

Die Verkehrswege der Flußtäler um Münden

und ihr Einfluß auf Anlage und Entwicklung der Siedlungen.

Mit 2 Stadtplänen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Philosophischen Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

der

vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg vorgelegt

von

Bernhard Uhl

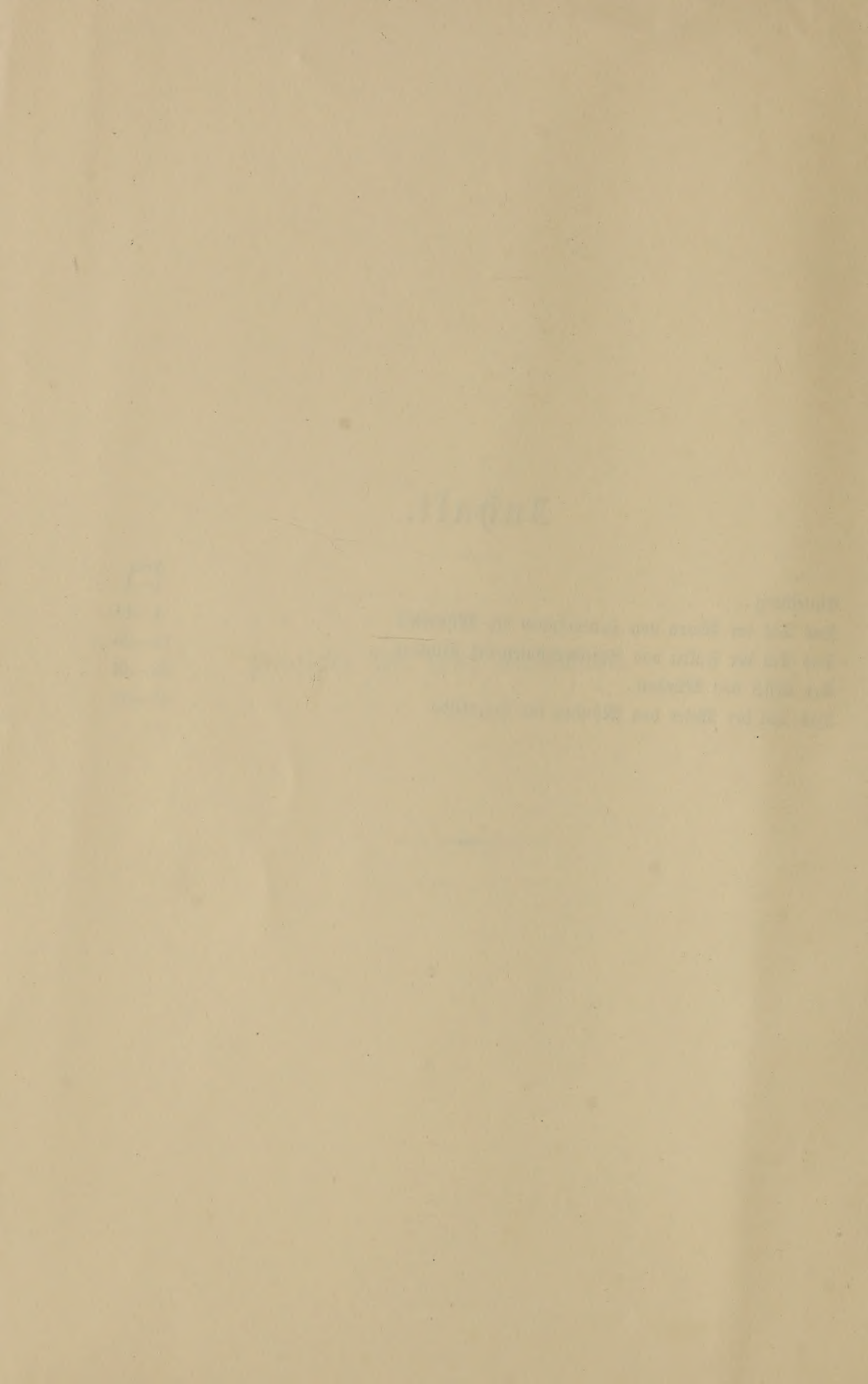
aus Münden.

Halle a. S. 1907.

Referent:

Professor Dr. Ed. Brückner.

Inhalt.



Die Landschaft um die Mündung der Fulda in die Werra — die von hier ab mit niederdeutscher Namensform Weser heißt — ist ihrem Bau nach durch das Zusammentreffen tektonischer Linien aus zweien der großen Richtungssysteme bestimmt, die dem Aufbau der deutschen Mittelgebirge überhaupt zu Grunde liegen, dem hercynischen und dem oberrheinischen. Der Kaufunger Wald, dessen letzte Ausläufer bis an das Mündener Tal heranreichen, streicht in nordwestlicher, d. h. hercynischer Richtung. Derselben folgt das Werratal. Die oberrheinische Richtung hat als Bildner der niederhessischen Tertiärversenkung und des Leinegrabens den Bau der Landschaft um Fulda und Weser beeinflußt und den Lauf dieser Flüsse bestimmt. Das Umbiegen des Hauptflusses, der Werra/Weser, aus nordwestlicher in nördliche Laufrichtung ist das augenfälligste Kennzeichen der Einflüsse, die hier gewirkt haben. Ihrem äußeren Bau nach stellt sich die Landschaft um das Zusammentreffen der Flußlinien dar als Verbindung der meist tief eingeschnittenen Täler der Werra/Weser und Fulda mit einer Anzahl schwach geneigter, z. T. nur oberflächlich gegliederter, z. T. durch stärker hervortretende Linien in Mulden geteilter Hochflächen mesozoischer Gesteine (vgl. Bll. Cassel und Uslar der Reichskarte).

Südlich und westlich der Werra/Weser, d. h. zu beiden Seiten der Fulda, bildet der Buntsandstein allein den Grund der weiten Hochflächen des Kaufunger Waldes und des Reinhardswaldes, die mit sanfter Neigung nach Südwesten und Westen in die hessische Tertiärsenke übergehen. Der Kaufunger Wald zwischen Werra und Fulda zeigt außer dieser schwachen Neigung nach Südwesten von seiner wasserscheidenden Längsachse aus in seiner nördlichen Spitze noch eine gleichfalls sanfte Neigung nach Norden und Nordosten, die ganze Scholle ist dadurch in einen größeren südwestlichen und einen kleineren nordöstlichen Teil geschieden. Jener wässert zur Fulda, dieser zur Werra ab. Der südwestliche Teil, die eigentliche breit im Südosten der Fulda gelagerte Hochfläche ist nur am äußeren Rande durch kurze Wasserläufe, die z. T. zur Fulda, z. T. zu deren letztem bedeutenderen Zufluß, der Nieste, gehen, zerfranst, der nordöstliche durch tiefer eingeschnittene Täler in einzelne Rücken geteilt. Der Reinhardswald zeigt ähnlichen Charakter, nach Westen flaches Absinken in ganzer, ungeteilter Breite, nach Osten, der Weser zu, Zerteilung in einzelne Rücken. Doch ist die Scholle auch nach Süden hin, wo sie das Fuldatal von der Kaufunger Wald-Scholle scheidet, durch tiefer greifende Täler zerschnitten.

Rechts der Werra/Weser folgt dem Buntsandstein nach Osten hin sehr bald der Muschelkalk als Boden der Hochfläche. Auf ihm verläuft hier die Wasserscheide zwischen Weser und Leine in nordsüdlicher Richtung. Die Grenze zwischen den beiden Formationen ist durch den Steilhang, mit dem der harte Wellenkalk zu den weichen Mergeltonen des Röt abfällt, von der Werra bei Hedemünden bis zu den Basalthöhen des Hohen Hagens, Hengels-, Bruns- und Dransberges sehr scharf zum Ausdruck gebracht. Weiter nördlich verflacht sich diese Geländestufe bedeutend. Da die Schichten hier durchweg von der

Linie der Werra und Weser her geneigt sind, so liegt zwischen dem Steilabfall des Unteren Muschelkalkes und dem schwach geneigten Mittleren Buntsandstein, der die Gehänge des Flußtals bildet, der Röt in flachen, ungefähr elliptischen Mulden, deren Längsachsen demnach dem Flußtal parallel laufen. Bei Hedemünden fehlt jedoch der Werra auf ihrem rechten Ufer das hohe Gehänge gänzlich, das Flußtal wird hier im Norden durch den Muschelkalk begrenzt. Erst vom Sudholze ab trennt als erste dieser Mulden die von Wiershausen und Lippoldshausen der Mittlere Buntsandstein als erhöhter Rand vom Flußtale; diese Siedlungen dem Werratale zuzurechnen, wie dies E. Wagner tut,[1]) dürfte sich also wohl kaum rechtfertigen lassen. Ebenso wenig dürfte man die weiterhin nach Norden folgende Mulde von Scheden, die der Blümer Berg und der Bramwald vom Wesertale trennen, diesem Tale selbst zurechnen. Die Trennung dieser beiden Mulden von einander ist durch die scharfe Scheidelinie zwischen ihnen, den schmalen wasserscheidenden Verbindungsrücken, der vom Blümer Berge östlich bis zum Unteren Muschelkalk nordöstlich von Wiershausen verläuft, gerechtfertigt. Eine fast ebenso deutliche Grenzlinie findet die Schedener Mulde im Norden durch die Wasserscheide zwischen Schede und Nieme, die gleichfalls vom Mittleren Buntsandstein quer über den Röt zum Wellenkalk verläuft. Auch die dritte derartige Mulde, die das Gebiet der oberen Nieme mit ihren Nebenbächen umfaßt, hat im Norden in der Basalthöhe des Backenberges eine gut hervortretende Grenze, wenn auch infolge der südnördlichen Längsrichtung dieses Berges der Abschluß nicht so scharf ist wie der von jenen Querriegeln gebildete. — Nach dem Tale der Werra/Weser zu begrenzt überall eine schmale Hochfläche Mittleren Buntsandsteins diese Mulden, mit ihrem hohen Rand hier zugleich der Kamm des Talgehänges. Die Bäche, deren Einzugsgebiete der Gliederung in jene einzelnen Mulden zu Grunde liegen, durchbrechen dieses Gehänge, ihre Täler bilden die Grenzen der einzelnen, besonders benannten Abschnitte des Gehänges: Sudholz, Kramberg, Blümer Berg, Bramwald.

In diese Hochflächen sind die Täler der Flüsse, der Werra/Weser und Fulda, fast durchweg als tiefe Furchen eingeschnitten. Besonders Werra- und Fuldatal haben größtenteils beinahe kañonartigen Charakter.[2]) Etwas größere, auffälligere Weitungen finden sich an der Fulda nur bei Wilhelmshausen und Bonafort, die Werra hat nur bei Hedemünden und Oberode eine Weitung zu beiden Seiten, im übrigen sind beide Täler schmale, tiefe Furchen. An der Stelle ihres Zusammentreffens ist ein Talkessel entstanden von außergewöhnlich mannichfaltigem Bau. Denn an den Flüssen finden die einzelnen Teile der ganzen Landschaft durchgängig ihren Abschluß, also stoßen in dem Kessel von Münden Kaufunger Wald, Reinhardswald und die Bildungen des rechtsseitigen Werra/Weser-Ufers zusammen.[3]) Die Weitungen, die die Flüsse hier zur Seite haben, sind einzeln nicht groß, durch ihr nahes Zusammenliegen schließen sie jedoch zu einer zwar mannichfaltigen, aber immerhin einheitlichen, scharf

---

[1]) Die Bevölkerungsdichte in Südhannover, Forsch. z. deutsch. Landes- und Volkskunde XIV, Heft 6, S. 150.

[2]) Jäschke, Meißnerland, in Forsch. z. deutsch. Landes- und Volkskunde, Bd. III, H. 2, S. 43.

[3]) Diesen letzteren hat man ehemals keinen umfassenden Namen gegeben, Guthe (die Lande Braunschweig und Hannover, [2], S. 413), legt seiner Beschreibung die Formationen zu Grunde, diesem folgt E. Wagner (Bevölkerungsdichte S. 71); in Weser und Ems I S. 130 heißt es: Dransfelder Höhenland, doch hat es immerhin sein Bedenken, dies bis an die Flußtäler reichen zu lassen.

begrenzten Bildung von ziemlich bedeutendem Umfang zusammen. Als eine Art Übergang zur Hochfläche des Kaufunger Waldes gehört zu diesem Talkessel noch die flache Mulde von Königshof-Schäferhof, die jenen Rötmulden östlich der Weser nicht unähnlich, jedoch auf andere Weise, nämlich durch einen Einbruch, entstanden ist.[1]) — Auch das Wesertal hat im ganzen ähnlichen Charakter, als Erweiterung fallen hier nur ins Auge das Gimter Feld, das fast ganz dem rechten Ufer angehört, und die Weitung von Veckerhagen/Hemeln, die durch beiderseitiges Ausbiegen der Gehänge gebildet wird.

Für Verkehr und Besiedlung pflegen Täler größerer Flüsse hervorragend wertvoll zu sein. Beide haben sich ihnen von jeher eng angeschlossen. Auch hier bilden die Flüsse natürliche Leitlinien, deren Richtungen, nach Norden, Südosten und Süden, auch der Verkehr hauptsächlich einhält, die auch ebenso die Besiedlung vorzugsweise an sich gezogen, wie die siedlerische Weiterentwicklung begünstigt haben. Doch sind die meist geringe Breite des Talgrundes, der häufige Wechsel von Enge und Weitung, sowie andererseits die Steilheit und Höhe der Ufergehänge Faktoren, die auf Verkehr und Besiedlung in hohem Maße hindernd einwirken. Es ist deshalb ein charakteristisches Merkmal dieser Talabschnitte, daß die umliegenden Hochflächen vielfach, mindestens zeitweilig, vom Verkehr den Tälern vorgezogen sind. Denn diese bieten, abgesehen von einzelnen, durch Sumpfbildung wenig gangbaren Teilen geringeren Umfangs, im ganzen ein Gelände, das ohne größere Schwierigkeiten nach allen Richtungen bequem zu begehen ist. Doch haben bei derartigen Bergwegen der Übergang vom Tal zur Höhe sowie quer vorliegende Nebentäler immer außergewöhnliche Schwierigkeiten bereitet. — Bedeutendere Nebentäler fehlen nicht, nur wenige sind jedoch so tief eingeschnitten und zugleich so breit, daß sie einen größeren Verkehrsweg aufnehmen können.

Dieser Ungunst des Topographischen steht jedoch eine außerordentlich günstige geographische Lage gegenüber. Die Weser ist einer der großen Ströme Deutschlands, die mittlere Linie zwischen Rhein und Elbe. Durch ihren nördlich gerichteten Lauf fügt sie sich dem europäischen Großverkehr ein. Ebenfalls durch ihre Nordrichtung hat daran Anteil die hessische Tertiärsenke, die hier mit ihrer Umrandung, dem Kaufunger und Reinhardswalde an die Werra/Weser heranreicht. Bei ihrer ebenenartigen Flachheit stellt diese Senke die bequemste Verbindung dar zwischen dem geographisch am schärfsten gekennzeichneten Punkte am mittleren Rhein, der Mainmündung, und Niederdeutschland. Die Fulda, die Längsader der Tertiärsenke, muß auch beim Verlassen der Senke als Leitlinie für den Verkehr mindestens sehr stark in Betracht kommen. Mit dieser Linie nördlicher Richtung vereinigt sich hier der Nordwestzug der Werra. Deren Flußgebiet findet also hier seinen oder doch jedenfalls einen natürlichen Anschluß an jenen Großverkehr. Der Punkt der Vereinigung der beiden Verkehrsrichtungen muß für beide besondere Bedeutung haben, seinerseits auch von beiden Nutzen ziehen. Es sind daher hier die Vorbedingungen für eine wichtige Handelssiedlung gegeben, die den Verkehr des nördlichen Hessens und nordwestlichen Thüringens mit Niedersachsen und der Nordsee vermittelt.

Im übrigen gilt für die Besiedlung fast genau dasselbe wie für den Verkehr. Auch hier liegen die topographischen Verhältnisse recht ungünstig. Der schmale, meist erst spät verfestigte Talgrund und dazu die besonders große Hochwassergefahr lassen nicht viele Plätze für Siedlungsanlage hervorragend geeignet

[1]) Vgl. Erläut. zu Bl. Jühnde der geolog. Spezialkarte, bearb. von v. Koenen, S. 4.

erscheinen, während doch andrerseits die Größe der Flüsse schon früh zur Besiedlung der Täler antreiben mußte — was in der Tat durch die Ortsnamen seine Bestätigung findet. Die nahe an die Ufer herantretenden Talgehänge drängen die Besiedlung auf den Talgrund zusammen, schließen sie durch ihre Steilheit und Waldbedeckung fast ohne Übergang von den angrenzenden Hochflächen ab. Die Täler bilden daher, wie auch in verschiedener anderer Beziehung[1]), Inseln verhältnismäßig großer Besiedlungsdichte (E. Wagner, a. a. O., Karte). Es hat für die Anlage und Entwicklung der Siedlungen noch besondere Bedeutung gehabt, daß diese Landschaft im Zusammenhang mit der Sprach- und Stammesgrenze zwischen Ober- und Niederdeutsch, die jetzt südlich von Münden verläuft, ehemals jedoch wohl die Linie der Fulda und Werra einhielt, von jeher Grenzgebiet zwischen großen deutschen Stämmen: Hessen, Sachsen und Thüringern, gewesen ist. Die Provinzialgrenzen von Hannover, Hessen und Sachsen sind größtenteils die Nachfolger ehemaliger schärfer trennender Linien.

Das Tal der **Werra** hält auf seiner ganzen Erstreckung am Südwestfuße des Thüringer Waldes und weiterhin nach der Übersetzung auf die Nordostseite des Gebirges im allgemeinen hercynische Richtung ein. Nordwestlich streichende Gebirgsbildungen schreiben dem Fluß auch in Hessen diese Richtung vor. Von Witzenhausen ab folgt er einer Depressionsfalte, die einen gleichfalls nordwestlich streichenden Sattel paläozoischer Gesteine im Nordosten als entsprechende Mulde begleitet.[2]) Zu diesem paläozoischen Sattel gehört als mesozoische Bedeckung des südwestlichen Sattelflügels und des nordwestlichen Abschlusses des Sattels der Kaufunger Wald, eine Buntsandsteinscholle, die durch die Aufwölbung des Sattels in beträchtliche Höhenlage gekommen ist.[3]) Als nordwestlicher Abschluß des Sattels legt diese Scholle sich dem Lauf der Werra quer vor, so daß diese sie in einem engen und tiefen Tale durchbrechen muß. Doch sind die vordersten, östlichen Ausläufer der Scholle noch durch die Faltung stark beeinflußt, hier ist sogar der Muschelkalk bis zum Talgrunde gesenkt (Erll. Bl. Ermschwerd, S. 10), es liegt hier das Nordwestende der Depressionsfalte. Erst vom Sudholze ab, wo der Durchbruch in enger Spalte beginnt, ist auch die Sattelwölbung des Mittleren Buntsandsteins flach (a. a. O.). Am rechten Werraufer leitet der nordöstliche Muldenflügel zu Bildungen über, die zur westlichen und südwestlichen Umrandung des Leinegrabens gehören. Die Muschelkalkhochfläche, die die Wasserscheide zwischen Weser und Leine bildet, tritt hier bei Hedemünden mit ihrer südlichen Spitze der Werra nahe. Ihr Steilabfall, der durch schwache Wasserläufe in einzelne Vorsprünge geteilt ist, bildet den nördlichen Uferhang des Flußtales. Weiter nach Osten schieben sich kleinere Falten senkrecht gegen das Tal dazwischen, die Nebentäler, die dadurch entstehen, leiten unmittelbar zum Westflügel des Leinegrabens über, sie reichen

---

[1]) Die Flußtäler bilden Trockeninseln, vgl. Kremser in: Weser und Ems I, S. 69; E. Wagner, Bevölkerungsdichte, S. 78. Floristisch sondern sie sich gleichfalls stark von ihrer Umgebung, vgl. Karte bei Peter, Flora von Südhannover.

[2]) Vgl. Bll. Witzenhausen und Ermschwerd d. geolog. Spezialkarte, bearb. von Moesta und Beyschlag; Jäschke, das Meißnerland in Forsch. z. deutsch. Landes- und Volkskunde, Bd. III, Heft 2, S. 40 ff., doch ist diese letztere Darstellung nicht durchaus zuverlässig.

[3]) Jäschke, a. a. O., Taf. Prof. I.

bis an die Wasserscheide. Nach Nordwesten bildet eine niedrige Wasserscheide die Grenze des Haupttales, der Talweitung von Hedemünden, gegen die Mulde von Wiershausen-Lippoldshausen. — Als Bedeckung des linksseitigen Flügels der Mulde umrandet der Kaufunger Wald im Südwesten das Tal. In drei durch ihre Böschung unterschiedenen Absätzen sinkt sein 350 m hoher steiler Hang zum Talgrunde ab. Als letzte Bildungen des linksseitigen Flügels der Depressionsfalte schieben sich jedoch weiter östlich zwischen Kaufunger Wald und Werra eine Reihe von Erhebungen jüngerer Triasgesteine. Über den Talgrund des Flusses, in dem ausgedehnte Schwemmlandablagerungen den Oberen Buntsandstein bedecken, ragen einzelne Muschelkalkhügel am Flusse entlang höher hervor (a. a. O. S. 3), als deren letzter bei Hedemünden der Hegen so dicht an den Fluß herantritt, daß sogar durch Unterwaschung ein schmaler Streifen gegen den Fluß abgesunken ist (ebenda S. 13). Dieser steil aufragende Felsen engt den linksseitigen Teil der Weitung stark ein, dieser bleibt dadurch an Größe bedeutend hinter dem rechtsseitigen zurück. — Die jüngeren Ablagerungen sind infolge dessen rechts der Werra viel ausgedehnter als am andern Ufer. Hier ist deshalb noch ein breites Stück des tiefsten Absatzes des Buntsandsteins in Kultur genommen. Diesem und dem diluvialen Band gegenüber verschwindet der schmale Alluvialstreifen am Flusse fast vollständig. Am rechten Ufer reicht in dem etwas verengten Anfangsteile im Osten das Diluvium tief, unmittelbar bis an den ebenen Talboden herab, im westlichen Teile, in dem die jungen Ablagerungen bis zu der sehr beträchtlichen Breite von 1,5 km ausgedehnt sind, ist zwischen Diluvium und ebenem Talboden noch eine hier recht breite Zwischenstufe entwickelt, der nach thüringischem Vorbilde sogenannte Auelehm. Etwas östlich der Mitte der ganzen Weitung hat der erwähnte Bach, der in den Rand der Muschelkalkhochfläche das Mannstal eingerissen hat, einen Schuttkegel von beträchtlicher Breiten- und Längenausdehnung beinahe bis an die heutige Uferlinie der Werra herangeschoben.

Für diesen Abschnitt des Tales ist also, seiner Entstehung gemäß, ein breiter Talgrund mit mäßig hohen Rändern bezeichnend. Nur auf dem Übergang zu dem nächstfolgenden Teile werden die Ränder höher und steiler. Dazu sind sie im Osten von tektonischen Nebentalbildungen abgeschlossen. Ganz verschieden davon stellt sich der nächstfolgende Abschnitt, der letzte vor Münden, dar. Von der Linie Hühnerfeld-Oberode ab sind die Schichten des Mittleren Buntsandsteins flach gewölbt (Bl. Ermschwerd, Erll. S. 10), weiter flußabwärts schwach nach Norden geneigt (Bl. Jühnde, Erll. S. 2). Das Tal wird hier sehr eng, die Wände hoch und steil. Vermutlich liegt diesem Abschnitt eine Bruchlinie zu Grunde (v. Koenen, Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Starkes Gefälle hat ein Weitereinschneiden des Flusses in ziemlich geradlinigem Laufe zur Folge gehabt. Der Talgrund zeigt nicht ganz die Schmalheit wie bei dem Abschnitt der Fulda zwischen Wolfsanger und Speele (vgl. unten); die Windungen des Flusses verlaufen sehr flach von einem Hohlufer zum andern, die dazwischenliegenden Alluvialstücke zeigen daher bei sehr geringer Größe schmale, langgestreckte Gestalt. Unmittelbar dahinter steigt fast durchgängig der Talhang steil in die Höhe; im ganzen ähnelt dieser Abschnitt mehr der Strecke des Fuldatales von Wilhelmshausen bis Bonafort (wenn man bei dieser von den Erweiterungen zu Anfang und zu Ende absieht). Nebentäler von etwas größerer Breite fehlen, der Ilksbach am rechten, wie die Abflüsse des Kaufunger Waldes, Glasebach und Laubach, am linken Ufer haben nur schmale und tiefe Spalten in die Uferwände eingerissen. Die

letzteren zeichnen sich auch durch starkes Gefälle aus. Ihrer eigenen, nicht gerade großen Wasserfülle, sowie der Enge des Haupttales entsprechend haben die Schuttkegelbildungen an den Mündungen ihrer Täler nur geringen Umfang.

Die Verschiedenartigkeit dieser beiden Abschnitte des Tales ist somit recht beträchtlich, auch in Verkehr und Besiedlung stellen sie sich entsprechend sehr verschieden dar. Die Weitung von Hedemünden bietet dem Verkehr in beiden überall an Flüssen in Betracht kommenden Richtungen, der an dem Flusse entlang und der auf den Fluß zu führenden,[1]) den bei weitem günstigeren Boden, hat daher von jeher auch Verkehrswege von größerer Bedeutung aufgenommen. Für den Längsverkehr verhalten sich allerdings die beiden Ufer nicht gleich, das rechte ist dem linken entschieden überlegen. Der Hegen, an den der Fluß unmittelbar heranreicht, ist auf dem letzteren doch ein starkes Hindernis, wenn auch zuzugeben ist, daß dies Hindernis teilweise künstlicher Art ist. Denn die Werder wären ohne den Aufstau durch ein Wehr zweifelsohne längst verlandet und dadurch am oberen Teile Boden für einen Weg am Flusse gewonnen. Im übrigen reicht auf beiden Ufern das Diluvium, das Sicherheit vor Überschwemmung bietet, tief herab, so daß die Hauptwege auf festem Boden und doch dem Flusse sehr nahe bleiben, also auch stärkere Steigung vermeiden können. Das rechtsseitige Ufer hat deshalb zweifelsohne von jeher den Großverkehrsweg getragen, der die Werra zur allgemeinen Leitlinie genommen hat, in erster Linie als Nebenstraße des Schiffahrtsweges, den der Fluß selbst bot. Für die Urzeit liegen sichere Anzeichen dafür allerdings nicht vor, für die karolingische Zeit wird die planmäßige Anlage von Königshöfen am Flusse — zunächst zum Zweck der Sicherung des Flußverkehrs — wie sie durch die neueren Forschungen über die Organisation des Frankenreiches festgestellt ist, jedenfalls auch regen Landverkehr zur Folge gehabt haben. Zum mindesten ist die Werrastraße als Eigentum der Landgrafen von Thüringen im späteren Mittelalter nachzuweisen, 1306 ging sie laut Urkunde vom 16. August[2]) aus deren Besitz in den der Landgrafen von Hessen über (Rommel, Gesch. v. Hessen, Tl. II, Anmerkungen S. 58); biz in daz dorf zcu Breytforthe (das jetzige Breyörde an der Weser bei Polle) reichte danach das thüringische, dann hessische Geleit die Werra zcu tale. Die Straße war kein Weg von internationaler Bedeutung, wie die an der Fulda, dazu fehlte ihr ein weiter entfernter großer Ausgangspunkt im Südosten; auch fügte sich ihr Verlauf in nordwestlicher Richtung dem allgemeinen des mittelalterlichen mitteldeutschen Großverkehrs nicht recht ein. Denn dieser hielt im ganzen entweder südnördliche oder westöstliche Richtung ein nach der Lage der Länder, die in Verkehrsbeziehung zu Deutschland standen. Wie der Fluß, dem sich die Landstraße anschloß, verband sie vielmehr einen großen Teil von Thüringen, die westliche Hälfte, mit der nördlich gerichteten Weserlinie und dadurch mit der Nordsee. Anschluß an den Großverkehr war also immerhin für jene Landschaften durch diese Linie gegeben. Doch stand sie dem Schiffahrtswege an Bedeutung entschieden nach. Denn der Landverkehr dieser Landschaften hatte noch genug andere Wege, die ungefähr zu demselben Ziele führten. Den bequemsten Weg nach Norden bot hier doch der Leinegraben mit seinem breiten, ebenenartigen

[1]) Schlüter, über den Grundriß der Städte, Zeitschr. der Gesellsch. für Erdkunde zu Berlin, Bd. 34, 1899, S. 457.

[2]) Nach Mitteilung des Königl. Staatsarchivs zu Marburg, nicht vom 3. Juli, wie Rommel angibt. Die Urkunde ist z. T. angeführt von Landau in Müller und Falkes Zeitschr. f. deutsche Kulturgesch. 1856, S. 650.

Talgrunde, der bei Eichenberg bis in die unmittelbare Nähe des Werratales heranreichte. Fast ebenso bequem zu benutzen war auch der sehr ebene Boden des Eichsfeldes sowie die Senke, die sich um den Südwestfuß des Harzes herumzieht. Der Verkehr hat diese Verhältnisse ausgenutzt, schon im frühen Mittelalter lag um den Paß von Eichenberg ein dichtes Netz von Hauptverkehrswegen. Am Hanstein hin, also dem Paß ganz nahe, verlief die via regia, nach deren Linie die Söhne Heinrichs des Löwen 1202 die Besitzungen ihres Vaters unter einander teilten.[1]) Sie führte im Süden nach Mainz, vermutlich über Eschwege.[2]) Im Norden wird — wie auch Schuchhardt, Zeitschr. des hist. Vereins für Niedersachsen 1903, S. 45 annimmt — die in jener Urkunde angegebene Linie Göttingen-Northeim-Hannover mit gutem Grund gleichfalls als Straße aufzufassen sein, da dieser Verlauf genau dem der späteren „Hamburger Straße" entspricht (Landau, a. a. O.) und auch im Mittelalter an der Leine entlang ein „Hellweg" nach Norden führte.[3]) Von Witzenhausen östlich führte durch den Paß von Eichenberg eine wichtige Straße in den Tälern der oberen Leine und Wipper nach Nordhausen, wo sie sich in zwei Linien, eine nordöstliche und eine östliche, teilte.[4]) Eine andere Straße, aus neuerer Zeit als „Berliner Straße" bekannt, überschritt von Cassel aus den Kaufunger Wald in den Tälern der Losse und der Gelster, erreichte somit die Werra und den Südwestausgang des Eichenberger Passes bei Witzenhausen;[5]) nach den Ausführungen Vugs über die Burganlagen des Gelstertales[6]) dürfte sie als recht alt anzusehen sein. In der Neuzeit ist sie Poststraße gewesen.[7]) Auch in der neuesten Zeit hat der Paß von Eichenberg seine alte Bedeutung bewahrt, in ihm kreuzen sich die Eisenbahnlinien Hamburg-Göttingen-Bebra-Frankfurt, der unmittelbare Nachkomme der alten Hamburger Straße, und Halle-Cassel, mit der Abzweigung Sangerhausen-Magdeburg-Berlin, die die Hauptlinie an Bedeutung übertrifft und erkennen läßt, daß hier die Fortsetzung der alten Berliner Straße vorliegt, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Eisenbahn nicht, wie die ehemalige Poststraße, von Witzenhausen ab den Weg durch den Kaufunger Wald nimmt, sondern das Werratal benutzt und dadurch in Münden Anschluß an die Linie Hannover-Cassel-Frankfurt gewinnt. Auch für die ehemalige Poststraße Witzenhausen-Cassel ist, soweit sie nicht schon von der Linie Cassel-Waldkappel benutzt wird, schon öfter eine Bahn gewünscht, die jedoch als Hauptlinie nicht mehr in Betracht kommen kann. Die Linie der Eisenbahn hält sich also ganz streng an die geographischen Hauptlinien, die Täler der großen Flüsse, Werra und Fulda. Nur diese bieten durch ihr wenig geneigtes Längsprofil die Möglichkeit, starke

---

[1]) Urkundenb. der Stadt Hannover, 1863, Nr. 2; Guthe, die Lande Braunschweig und Hannover, [2], S. 398; Rübel, die Franken, 1904, S. 131.

[2]) Guthe, a. a. O.; Landau, Korrespondenzbl. d. Ges. Ver. 1862, S. 54.

[3]) Zwischen Nieder-Jesa und Stockhausen nach Urkunde von Kl. Reinhausen von 1445, Königl. Staatsarch. Hannover, Reinhausen Nr. 41; bei Weende nach Urkunden von Kl. Weende von 1427 und 1466, ebenda Weende Nr. 184 und 248.

[4]) Guthe, a. a. O.; Schlüter, das nordöstl. Thüringen, S. 287, z. T. nach Meyer und Rackwitz, der Helmegau, T. III, in Mitt. d. Vereins f. Erdkunde zu Halle 1890, S. 16, doch fehlen sichere Anzeichen dafür, daß auch der westliche Teil der Straße, bis Nordhausen, in so frühe Zeit zurückreicht wie der östliche.

[5]) Landau, Beschr. d. Kurf. Hessen, S. 325.

[6]) Zeitschr. d. Vereins f. hess. Geschichte und Landeskunde, N. F. XV, S. 94.

[7]) Lottersche Karte der Postverbindungen vom Ende des 18. Jahrh. Vgl. auch Rauers in Peterm. Mitt. 1906, Heft 3 mit Karte.

Steigungen, das größte Hindernis für Hauptbahnlinien, zu vermeiden. Jetzt liegen die Hauptpunkte dieser Linie, die Bahnhöfe von Witzenhausen, Münden, Cassel, in einer Höhe von bezw. 184, 140, 183 m, der Unterschied ist also nicht zu groß. Ihres glatten Verlaufs wegen wird die Strecke gegenwärtig mehr und mehr als Ersatz der Linie Münden-Göttingen über Dransfeld verwendet. Die alte Straße Witzenhausen-Cassel dagegen mußte bei Groß-Almerode die 300 m hoch liegende Wasserscheide zwischen Werra und Fulda überschreiten. Man kann also sagen, daß das neuzeitliche Verkehrsmittel, die Eisenbahn, hier den geographischen Hauptlinien ihr Recht gegeben hat. Die Bedeutung des Tales als Verkehrsweg ist demnach heute auch gegenüber der mittelalterlichen, als thüringischer Weg zur Weserlinie, ganz bedeutend gesteigert.

Auch die Enge des unteren Talabschnittes ist für die Eisenbahn kein Hindernis gewesen, während sie dem Straßenverkehr einige Schwierigkeiten bereitet hat. Die geringe Breite des Talgrundes erfordert der Sicherung vor Hochwasser halber die Durchführung von Längswegen der beiden Ufer — die hier kaum von einander verschieden sind — auf dem anstehenden Gestein, die Schwierigkeit dieser Anlage hat es erst um 1830 zum Bau einer Chaussee von Münden nach Witzenhausen kommen lassen.[1]) Auf der ältesten Aufnahme des Amtes Münden[2]) ist noch der Weg auf der Höhe des rechtsseitigen Talhangs als „Mundischer Fahrweg" bezeichnet, während allerdings auch im Tale selbst ein Fahrweg eingezeichnet ist. Dieselbe Erscheinung, die in ihrer auffallendsten Ausbildung beim Fuldatale festzustellen sein wird, findet sich also auch hier, daß nämlich die Enge des Tales zum wenigstens zeitweiligen Ersatz der Talstraße durch einen Bergweg gezwungen hat. Auf dem linken Ufer fehlt noch heute eine gute, unter allen Umständen benutzbare ganz durchgehende Wegeverbindung. Schwaches Hochwasser kann die Verbindung zwischen der Zella und der Ziegelei unterbrechen.

Die Verschiedenheit der beiden Talstrecken äußert sich ebenfalls dem den Fluß kreuzenden Verkehr gegenüber. Die Weitung um Hedemünden ist, besonders in ihrem rechtsseitigen Teile, nach allen Richtungen entweder ganz offen oder doch durch tektonische und darum dem Verkehr bequeme Täler in gute Verbindung mit ihrer näheren Umgebung gesetzt. Die Wasserscheide nach der Mulde von Wiershausen-Lippoldshausen tritt als Höhenunterschied kaum hervor, zu der Hochfläche im Norden führt das tief eingerissene Mannstal, die Verbindung nach Nordosten mit dem Leinegraben durch das Tal zwischen Hessenberg und Tremberg ist so gut, daß z. B. für die Bahnlinie Göttingen-Münden neben andern auch die Linie Göttingen-Rosdorf-Hedemünden-Münden stark in Betracht gezogen werden konnte. Nicht ganz so günstig liegen die Verhältnisse am linken Ufer. Die Täler des Kaufunger Waldes sind auch hier durch Steilheit ausgezeichnet, das Gebirge selbst steigt bis zur Wasserscheide 350 m an bei einer Entfernung von nur 6 km Luftlinie. Nur der untere Anstieg ist durch die Muldenform des Haupttales im Vergleich zu dem Spaltenabschnitt etwas erleichtert. — In noch höherem Maße als von der Gestaltung der Umrandung ist der Querverkehr von dem Flusse, d. h. von der Möglichkeit, dieses Hindernis zu überschreiten, abhängig. Denn mit künstlichen Hülfsmitteln, Fähren und Brücken, kann hier zunächst nicht gerechnet werden. Furten sind deshalb die für

---

[1]) Lotze, Gesch. d. Stadt Münden, S. 205.

[2]) Vom Jahre 1705 von Kapitän Villiers, Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I A. b. 117—120.

den ältesten Querverkehr wichtigsten Stellen des Flußlaufes. Sie entstehen nach Tronnier entweder durch Barrenbildung oder durch Flußverbreiterung (Peterm. Mitt. 1905, S. 209 f.), außerdem jedoch — in Mittelgebirgslandschaften wohl am häufigsten — durch Geröllaufschüttung eines einmündenden Baches.[1]) Die ehemals größere Breite der Flüsse mußte außerdem Stellen, an denen das Bett durch örtliche Verhältnisse eingeengt war, zum Überschreiten besonders geeignet erscheinen lassen. In der Tat sind noch deutliche Anzeichen vorhanden, daß derartige Stellen auch an der Werra eine wichtige Rolle im Verkehr gespielt haben. Am stärksten eingeengt ist hier der Fluß in der Zeit der Bildung des älteren Alluviums einmal da gewesen, wo der Hegen auf der linken Seite unmittelbar an ihn herantritt und zugleich gegenüber der Abfluß des Mannstales sein breites Delta aufgeschüttet hat (vgl. geol. Bl. Ermschwerd), andrerseits da, wo der Fluß in das Engtal eintritt und gleichfalls in einer Enge fließt, die auf der einen Seite vom anstehenden Gestein, auf der andern vom Schuttkegel des Renzelbaches gebildet wird. Beide Stellen sind auch, als Bachmündungen, durch Geröllanhäufungen zu Furten geeignet, mehrfache Teilungen in Arme zeichnen den Hedemündener Punkt noch besonders aus. Genau über dem Renzelbach liegen zwei alte Ringwälle einander gegenüber, im Sudholze und im Revier Kattenbühl, bei denen noch einige sehr deutliche Spuren auf uralten Handelsverkehr hinweisen. Wenigstens müssen die Broncen der Hallstattperiode, die hier beim Kring gefunden sind,[2]) unbedingt auf einen hier durchführenden Weg bezogen werden, ebenso wie der Name „Höhweg", der, zuerst 1654 bezeugt, sich für einen Weg nordöstlicher Richtung im Mündener Walde und Königlichen Forst Kattenbühl bis heute erhalten hat, auf einen Verkehrsweg sehr früher Zeit hindeutet.[3]) Auch die Gräber beim Kring sprechen dafür.[4]) Die hervorragende Bedeutung des Übergangs von Hedemünden in der Urzeit ergibt sich aus der Tatsache eines Fundes römischer Münzen aus vorchristlicher Zeit nordöstlich der Stadt am Tremberge.[5]) Auch hier finden sich Hünengräber. Es erscheint im Hinblick auf diese bedeutenden Funde, zusammen mit den örtlichen Verhältnissen des Übergangs nicht zu gewagt, diesen Übergang als den in ältester Zeit wichtigsten an der ganzen unteren Werra anzusehen, besonders im Vergleich zu denen, die später die Hauptrolle im Verkehr gespielt haben, von Witzenhausen und Münden. Beide Fälle zeigen in der Tat ungünstigere Verhältnisse der nächsten Umgebung als Hedemünden, die breiten Sümpfe, die an beiden Stellen dem Fluß zur Seite gelegen haben müssen, erforderten erst nicht unbedeutende Kulturarbeit, um Herankommen an die Flußlinie und Übergang zu gestatten. Bei Hedemünden war der Fluß

---

[1]) Vgl. meine Ausführungen in Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1900, S. 290; unsere beiderseitigen Darlegungen ergänzen einander, Tronnier berücksichtigt nur Furten, die durch die erodierende oder die aufschüttende Tätigkeit des Flusses selbst entstehen, ich dort nur solche, die durch Aufschüttung von außen gebildet sind. Für die Berechtigung zur Annahme der letzteren Art liefert diese Abhandlung, hoffe ich, genügendes Beweismaterial. Vielleicht wird es mir möglich sein, weiteres darauf bezügliche Material an anderm Ort zu veröffentlichen.

[2]) Jetzt im Provinzialmuseum zu Hannover als „Depotfund vom Kattenbühl", vgl. Schuchhardt im Atlas vorgeschichtlicher Befestigungen in Niedersachsen IV, Text S. 33.

[3]) Vgl. Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1900, S. 306; Schmidt, ebenda, 1896, S. 449.

[4]) Schuchhardt, a. a. O.

[5]) Einfeld, Forsch. z. deutsch. Geschichte I, Göttingen 1861, S. 255; Lotze, Gesch. d. Stadt Münden, S. 299; Dr. Wißmann, Mündensche Nachrichten 1881, Nr. 45.

ohne weitere Vorkehrungen leicht zu überschreiten. Im Mündener Tale zeigt höchstens die Einengung des Flusses am Fuße des Kattenbühls, da, wo am andern Ufer der Hermannshäger Bach ein kleines Delta aufgeschüttet hat (vgl. geol. Bl. Jühnde), ähnlich günstige Verhältnisse. In der Tat finden sich hier gleichfalls Spuren ältesten Verkehrs (vgl. unten), diese Übergangsstelle steht jedoch im Umfang des Schuttkegels ganz bedeutend hinter der von Hedemünden zurück. Diese mußte also zu einer Zeit, in der alles Andere im Vergleich zu der Bequemlichkeit des Flußübergangs Nebensache war, entschieden den Verkehr am stärksten auf sich ziehen. Es ist danach sogar nicht unwahrscheinlich, daß die spätere Straße von Mainz nach Magdeburg in der Urzeit hier über diesen Punkt geführt hat. Später muß allerdings der große Übelstand, den dieser Übergang für den Großverkehr hatte, das Überschreiten des Kaufunger Waldes im Südwesten mit seinem Höhenunterschiede von 350 m gegen die Sohle des Werratales bei einer Entfernung von 6 km (wobei die Hauptsteigung fast ganz auf die mittleren 2 km fällt) diesen Weg zu Gunsten des über Witzenhausen haben zurücktreten lassen. Der Höhenunterschied ist dort der gleiche, aber die Entfernung bis zur Wasserscheide ungefähr doppelt so groß, der Anstieg also ganz allmählich. — Jedenfalls ist danach als Tatsache festzustellen, daß die Querwege zeitweilig hier sogar Bedeutung für den Großverkehr gehabt haben, während sie später nur noch dem Kleinverkehr dienten. Auch die militärische Bedeutung des Übergangs war in älterer Zeit dementsprechend größer als in späterer. Die beiden erwähnten Burgen, der Kring und die Burg im Sudholze, stellen starke Befestigungen ältester Zeit dar, in neuerer Zeit ist nur im siebenjährigen Kriege ein paar Mal hier um die Furt gekämpft. Damals war diese auch durch eine kleine Schanze wieder befestigt.[1])

Bedeutung für den militärischen Verkehr ist an den Querwegen des Spaltenabschnitts beinahe das einzige etwas stärker hervortretende Merkmal. Denn wenn auch die Hochfläche des Kaufunger Waldes in ihrer Höhenlage auch für militärische Unternehmungen nicht gerade verlockend erscheinen kann, so liegt doch darin andrerseits der Vorteil, gegen feindlichen Angriff vollständig gesichert zu sein. Zur Umgehung des Tales von Münden mit den gefährlichen Engpässen in seiner Nähe, durch die die Heerstraße von Cassel nach Göttingen führte, wurde der Überlieferung nach gleichfalls im siebenjährigen Kriege die heute noch sog. Franzosenstraße gebaut, die, wie der alte Höhweg, quer über die Hochfläche auf die Werra am südlichen Hang des Laubachtales zuführte, den Fluß nahe der Mündung des Baches überschritt und dann am rechten Ufer auf der Hochfläche in nordöstlicher Richtung weiterzog.[2]) Der Sicherung desselben Nebentales diente schon im Mittelalter ein Sperrfort kleinster Gattung, eine Kemnate, das jetzige Forsthaus, ehemalige Gut Haarth.[3]) —

Die Verschiedenheit der beiden Abschnitte des Tales springt indessen am kräftigsten in die Augen in ihrer Besetzung mit Siedlungen — wenn man bei dem untern Abschnitt überhaupt so sagen darf. Denn diesem fehlen, wie zuerst Guthe zur besondern Charakterisierung des Tales zwischen Hedemünden und Münden hervorgehoben hat (die Lande Br. u. Hann. [2]S. 424), im Tale

---

[1]) Lotze, GStM S. 169 u. 175.

[2]) Lotze, GStM S. 171.

[3]) Lotze, GStM S. 306, Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Küneb. I S. 175: villa harte?; II Nr. 395: kemenade to der harte.

selbst eigentliche Siedlungen ganz, die Kreuzungspunkte der beiden Richtungen des Verkehrs sind nur durch Einzelgehöfte bezeichnet, die allerdings als Gasthäuser stark vom Verkehr abhängig sind. Von ihnen geht eins, die Zella, wie auch der Name und die schriftliche Überlieferung erkennen läßt, auf eine mittelalterliche Klause zurück, die noch besondere Beziehungen zum Verkehr gehabt hat, indem den Klausnern unter anderm auch die Instandhaltung der Wege oblag.[1]) — Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß zu diesem Talabschnitt noch eine kleine Gruppe von Siedlungen gehört, die eine zweite Reihe in einiger Entfernung vom Flusse bildet, wie sie bei breiter entwickelten Tälern gewöhnlich nachzuweisen ist. Die erste Stufe des Gehänges des Kaufunger Waldes über dem eigentlichen Flußtal ist hier noch in die Besiedelung einbezogen. Die militärische Besetzung der Linien des Querverkehrs hat den Anschluß von Siedlungen zur Folge gehabt, von denen jedoch nur die neben der jüngeren Befestigung, ebenso wie diese selbst, Laubach neben der Haarth, in recht dürftigen Verhältnissen erhalten geblieben ist. Der Verlauf seiner Straßen, parallel dem Laubache und auf die Haarth (und damit auf den Bach) zu, zeigt im Plane der Siedlung die beiden Hauptbeziehungen des Verkehrs. Die unmittelbare Nachbarschaft des Waldes, etwas weiter entfernte Steinbrüche und das nicht allzu weit abliegende Münden mit seinem starken Fabrikbetrieb ermöglichen der Siedlung ein dürftiges Weiterbestehen. Hohenlohe dagegen, das, schon auf dem Übergang zum Muldentale, ähnlich zum Kring wie Laubach zur Haarth gelegen haben muß, ist schon seit dem Mittelalter wüst geworden.[2])

Im Gegensatze dazu ist der Muldenabschnitt des Tales — wenn auch in späterer Zeit für den Verkehr nicht mehr so günstig wie andere Punkte am Flusse — doch wenigstens der Boden einer städtischen und einer dörflichen Siedlung geworden, entsprechend den verschiedenen Verkehrsbedingungen der beiden Ufer. Die Schuttkegelbildungen sind auch für den Längsverkehr die günstigsten Stellen durch ihre Sicherheit vor Überschwemmungen. Beide Siedlungen, Hedemünden wie Oberode, stehen deshalb auf derartigen Anschüttungen, gehen sogar in ihrer neuzeitlichen, nicht ganz unbedeutenden Entwicklung überhaupt nicht über diesen Boden hinaus; selbst das kleine Schuttland an der Mündung des Renzelbaches soll eine — jetzt wüste — Siedlung getragen haben[3]) Der Verlauf des Hauptverkehrsweges am rechten Ufer gibt jedoch Hedemünden seinen Hauptvorzug vor Oberode (das im Mittelalter sogar eine Zeitlang wüst gelegen hat). Es hat dadurch von jeher an dem Verkehr des Werratales unmittelbar Anteil gehabt und als fast genaue Mitte zwischen den nächsten größeren Stadtsiedlungen, Witzenhausen und Münden, einigen Vorteil daraus gezogen. Die für den Verkehr so ungünstige Natur des folgenden Talabschnittes fiel dabei gleichfalls ins Gewicht. Als Bahnstation bietet es immerhin bei der Nähe der wichtigen Knotenpunkte Eichenberg und Cassel den Vorteil bequemer allseitiger Verbindung durch die sich dort kreuzenden Linien, wenn ihm auch besonders Münden als Schnellzugstation sehr überlegen ist. Die Einrichtung einer Station in Gertenbach, also

---

[1]) Mündener Kämmerei-Rechnungen (ungedruckt, jetzt im Königl. Staatsarch. zu Hannover, Depositum der Stadt Münden) 1440, 11 u. ö. 1403, 11; 1405, 13′ u. ö

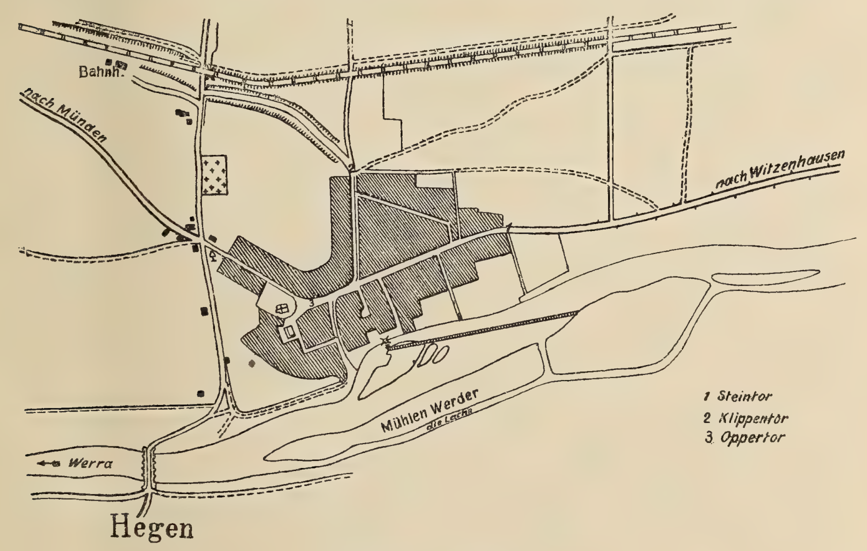
[2]) Bl. Ermschwerd; Landau, Hessengau, S. 86; Lotze, GStM S. 305.

[3]) Lotze, GStM S 305; das Tal des Renzelbaches heißt auch: Enzeröder Grund, so schon auf der ältesten Aufnahme des Kaufunger Waldes, 1619, von Caspar Dauthendey, Königl. Staatsarch. Hannover, Karten II B. a, 3.

in nur 3 km Entfernung, hat ihm einigen Abbruch getan. Die Nähe von Münden und Witzenhausen hat der Stadt, wie auch Oberode, etwas Tabakindustrie im Filialbetrieb verschafft. — Auch für den Querverkehr stellt sich das rechte Ufer der Werra viel günstiger als das linke. Hedemünden ist der Vereinigungspunkt aller Verkehrslinien seines Ufers, am linken Ufer laufen die Linien des Kleinverkehrs parallel auf den Fluß zu. Hedemünden ist deshalb ein kleiner Marktort geworden — die Grundlage für seine Ausbildung zur Stadt. Es ist auch die eigentliche Furt-, später Fähren-, endlich Brückensiedlung der ganzen Weitung. Denn wenn auch der Schuttkegel, auf dem Oberode steht, nahe genug an den Fluß heranreicht, so fehlt doch an dieser Stelle der feste Boden am gegenüberliegenden Ufer. Hier erreicht vielmehr das jüngste Anschwemmungsland seine größte Breite. Oberode ist deshalb in seinem Übergang über den Fluß immer von Hedemünden abhängig gewesen, es ist allerdings die Furtsiedlung des linken Ufers, aber an derselben Furt, an der Hedemünden liegt; es nimmt nicht die eigentliche Übergangsstelle ein, weil der Hegen hier zu nahe an den Fluß tritt, als daß hier Ansiedlung möglich wäre; es ist auch noch weiter flußabwärts angelegt, weil hier zunächst noch ebener Talboden, also Überschwemmungsbereich folgt. Die Stelle der Siedlung ist zugleich dadurch ausgezeichnet, daß der alte Verkehrsweg über den Kaufunger Wald, um den Übergang von Hedemünden benutzen zu können, am besten hier den Talgrund erreichte und dann am Flusse selbst entlang darauf zulief. Auch die Entwicklung der Siedlung hängt mit dem Querverkehr aufs engste zusammen. Die Waldwirtschaft ist heute noch eine wichtige Erwerbsquelle, unbedeutend jedoch gegen die Töpferei, die ehemals in Oberode geblüht hat und erst in neuester Zeit verschwunden ist. Der Ton, der hier verarbeitet wurde, stammte aus dem tertiären Lager des Kleinen Steinbergs; Nahelage und zugleich Lage an der Wasserstraße ließen gerade in Oberode diese Industrie aufkommen (ähnlich Veckerhagen und Vaake an der Weser, vgl. unten). Schon im 15. Jahrhundert war Oberode das Haupttöpferdorf der Gegend. Da nur die im Kaufunger Walde berechtigten Dörfer auch das Recht zum Tongraben hatten, so ist sogar in Oberode mit dem Material selbst gelegentlich Handel getrieben. Wenigstens versprach der Mündener Rat seinem Ziegelbrenner zu Bonafort 1446 durch Kontrakt (Stadtbuch Bl. 248'): weret dat de erde nicht dogen wolde, so schullen we unde willen ome laten voren der erden von Overode unde schicken ome de hinder de borch. Hedemünden hat an dieser Tonindustrie wenig Anteil gehabt, dagegen in neuester Zeit nach der Verbesserung der Verbindung mit dem Kaufunger Walde (durch den Bau der Brücke) durch Holzhandelbetrieb einen kleinen Teil des alten Mündener Holzhandels für sich in Anspruch genommen. Eine Vermittelung zwischen beiden Ufern auch in weiterem Umkreise, wie sie jede Brückenstadt ausübt, hat hier in Anbetracht der Waldbedeckung und demzufolge dünnen Besiedlung dieser Umgebung nicht viel zu bedeuten. — Der Rückgang der Einwohnerzahl kann nach alle dem nicht gerade auffallen (1871: 978, Lotze GMS. 298; 1905: 883). Selbst eine stärkere Ausnutzung der waldreichen Umgebung und gesunden Lage der Stadt für den Fremdenverkehr, eine Art Fremdenindustrie, dürfte hieran kaum etwas ändern.

In sehr klar erkennbarer Weise drücken sich in den Grundrissen der beiden Siedlungen ihre Beziehungen zu den Verkehrslinien aus. Beide zeigen

kräftige Ausbildung der Tallängsstraßen, Hedemünden (s. den Plan)[1]) hat sogar — was sehr bemerkenswert — schon lange „vor dem Oppertore", also außerhalb der eigentlichen Stadt, seine Hauptstraße weiterentwickelt. (Hierauf dürfte die Schwäche der mittelalterlichen Umfassung der Stadt, die nur in einem Graben und Torbauten ohne Mauer bestand, allerdings von Einfluß gewesen sein.) Außerdem läuft hier der Bergweg, der am unteren Abschnitt des Werratales auf dem Uferhang entlang führte, nicht in die Längsstraße ein (zu der er doch nur eine Abzweigung bildete), sondern vereinigt sich mit der am Bache auf den Fluß zu verlaufenden Steinstraße, der Hauptlinie des Querverkehrs. Die starke Bedeutung des Querverkehrs ist im Vergleich zu ähnlichen Siedlungen (Oberode, Hemeln, Vaake u. a.) aus der größeren Anzahl der zum Flusse führenden Straßen zu erkennen. Außer diesen stark ausgebildeten Linien tritt im Plane noch der älteste Teil der Siedlung, zwischen Kirche und Rathaus (das auf dem Boden des alten Reichshofes Hademinni steht) als ein ringsherum geschlossenes Viereck hervor; dieses dürfte demnach als ehemaliger, später bebauter Dorfplatz anzusehen sein, wie ihn Schlüter als Kern vieler Siedlungen im nordöstlichen Thüringen nachgewiesen hat.[2]) Die Siedlung gehört danach in die Zahl der Platzdörfer.



Hedemünden. 1 : 12500.

Von diesem Kern aus ist die Weiterentwicklung in durchaus organischer Weise, durch einfache Verlängerung zweier zusammenstoßender Seiten des Vierecks erfolgt. Als zweites Element, das dazu einen gewissen Gegensatz bildet, fällt die Hinterstraße durch ihre Richtung ins Auge. Sie scheint nur zu dem Zweck angelegt zu sein, eine Verbindung zwischen dem Stein- und dem Klippentor herzustellen und entspricht darin den Straßen, die vielfach in ummauerten

[1]) Der Grundriß der Stadt auf Bl. Ermschwerd ist z. T. ungenau; der beistehende Plan ist nach der Stromkarte des Werralaufes von Hedemünden bis Gertenbach von J. W. Lahmeyer, gez. 1841—42, 1 : 2000, im Königl. Staatsarch. zu Hannover, sowie eigenen Aufnahmen verbessert und vervollständigt.

[2]) Siedl. d. nordöstl. Thür., S. 298 u. 305, Karte 6.

Städten an der Innenseite der Mauer zur Verbindung der Tore untereinander entlang geführt sind. Hierin ist also eine mehr städtische Ausbildung des Planes zu erkennen. — Der Grundriß von Oberode (vgl. Bl. Ermschwerd) ist einfacher, zwei parallele Längsstraßen, eine ganz durchgehende Querstraße und eine kurze Verbindungsquerstraße, er läßt aber sehr gut noch erkennen, daß die scheinbaren Linien des Längsverkehrs ursprünglich zum Querverkehr gehören. Denn durch den Verlauf und die Richtung der Verbindung der Oberen mit der Unteren Straße an der Kirche entlang erscheint die Obere als wichtigere der beiden Hauptstraßen, und diese hat im Wege nach dem Kaufunger Walde ihre Fortsetzung. Auch die starke Ausbildung der Straße am Wittengrunde hinauf ist ein Zeugnis für die Bedeutung der Verbindung mit dem Walde.

Wenn schon bei dem letzten Abschnitt des Werratales eine teilweise Bevorzugung des Bergweges vor der Talstraße zu bemerken war, so tritt diese Erscheinung beim Tale der **Fulda** zwischen Cassel und Münden noch viel stärker hervor. Hier hat schon Jäschke (Meißnerland, S. 39) als charakteristisch hervorgehoben, daß nicht die Linie des Tales selbst von der Verkehrsstraße Cassel-Münden benutzt wird, sondern die Hochfläche zur Seite des Flusses. Allerdings ist diese Feststellung nicht auch für die Eisenbahn gültig. Diese verläuft vielmehr größtenteils im Tale der Fulda. Eine genauere Untersuchung wird noch weitere Ausnahmen ergeben. Denn das Tal ist auf dieser Strecke keine einheitliche Bildung. Die Hauptrichtung, der der Fluß in der mit jungen Ablagerungen erfüllten Tertiärsenke bisher gefolgt ist, Süd — Nord, behält er auch nach seinem Eintritt in den Buntsandstein bei, erst bei Wilhelmshausen biegt er rechtwinklig, also in westöstliche Richtung, um und hält diese Hauptrichtung inne bis an das Rattwerder (vgl. hess. Nivk. Bll. Cassel u. Veckerhagen). Hier biegt er abermals rechtwinklig, also nach Norden, um. Es sind also zwei Abschnitte, ein nördlich und ein östlich gerichteter, deutlich zu unterscheiden. Von der allgemeinen Richtung weicht der Fluß jedoch in dem oberen Abschnitt auffallend stark ab. Die Bildung der Schleife bei Kragenhof, bei der der Fluß auf 0,4 km Luftlinie 4 km Lauflänge, also 900 % Entwickelung zeigt, hat von jeher die Aufmerksamkeit der Forscher auf sich gezogen.[1]) An diese erste schließt eine zweite Schleife von breiterer, ungefähr quadratischer Gestalt an. Der Fluß hat also auf dieser Strecke, offenbar infolge sehr schwachen Gefälles[2]) und begünstigt durch weiche, ehemals den Buntsandstein überlagernde Tertiärmassen, stark in die Breite gearbeitet. Wie immer bei derartig gebildeten Talabschnitten, ist der Talgrund fast durchweg so schmal, daß der Fluß im anstehenden Gestein selbst zu fließen scheint (W. u. E. II, S. 403: Die Breite des ganzen Überschwemmungsgebietes geht bis zu 130 m herab). Nur an den Vorderseiten der Schleifen, da, wo die Windung am schärfsten ist, finden sich an der Innenseite über den schwach ansteigenden älteren Alluvialablagerungen auch diluviale. Am Außenrande des Alluviums oder am Flußufer selbst steigt sonst sofort der Buntsandstein mit

---

[1]) Jäschke, Meißnerland, S. 39; W. u. E. I, S. 396.

[2]) Von der Umbiegung unterhalb Wolfsanger bis vor Wilhelmshausen (= 15 km) beträgt das Gefälle 6,76 m, also 1 : 2200, während die Fulda von Mecklar bis zur Mündung im Durchschnitt nur 1 : 1370 hat. (Die Stromgebiete des Deutschen Reiches, Gebiet der Weser. Bearb. im Kaiserl. Statist. Amt. Berlin, 1901, S. 52 u. 2.)

steilem Hang 70—100 m hoch auf. — Deutlich verschieden davon ist der folgende Abschnitt gebildet, von Wilhelmshausen bis an die scharfe Umbiegung beim Rattwerder. Die Hauptrichtung des Tales, West — Ost, tritt hier viel deutlicher hervor als in dem vorigen, da auch der Fluß von ihr nur in dem Spitzbogen am Wemmberge etwas stärker abweicht. Auch diese Windung liegt im Talgrunde selbst; da an ihrem Beginn der Elsterbach seinen breiten Schuttkegel abgelagert hat, gewinnt es den Anschein, als ob dieser die Ursache des Ausbiegens des Flusses gewesen sei. Der Talgrund hat hier, auch da, wo der Fluß die allgemeine Richtung des Tales einhält, etwas größere Breite. Im Innern der Windungen liegen ansehnliche Alluvialablagerungen dem Flusse zur Seite. Der Anstieg der Gehänge ist jedoch mindestens ebenso steil wie im vorigen Abschnitt. Der Gesamtcharakter dieser Talstrecke ähnelt hier sehr dem des letzten Werratalabschnittes. Vermutlich hat die Mulde, die sich zwischen Kaufunger Wald und Reinhardswald durch die Aufrichtung des letzteren bildete, den Lauf des Flusses in diese Richtung gelenkt, das außerordentlich starke Gefälle dieser Strecke[1]) hat das gradlinige Einschneiden, wie bei der Werra, zur Folge gehabt. — Als Übergang von dem oberen zu dem unteren Abschnitt ist zwischen Speele und Wilhelmshausen eine Weitung von etwas größerer Ausdehnung gebildet, ebenso eine kleinere Weitung am rechten Ufer bei Bonafort als Übergang zu dem nächstfolgenden Talabschnitt. Einen letzten, sehr kurzen Abschnitt des Flußlaufes stellt die nördlich gerichtete Strecke der Fulda im Mündener Tale selbst dar. Von der Bonaförter Ecke bis zur Mündung gehört sie hier schon halb zum Wesertale, da die Reinhardswaldscholle auch ihr links zur Seite liegt.

Dem jedenfalls deutlich verschiedenen Charakter der Abschnitte entsprechen auch nicht unbeträchtliche Verschiedenheiten in Verkehr und Besiedlung. Dem Längsverkehr kommt der obere Abschnitt weniger entgegen als irgend ein Talstück in der ganzen Mündener Landschaft, er ist sogar im höchsten Maße verkehrsfeindlich. Selbst von den technischen Schwierigkeiten, die er dem Wegebau durch die geringe Breite des Talgrundes bereiten würde, auch von der Hochwassergefahr abgesehen, stehen die starken Krümmungen in zu schroffem Gegensatze zu dem Grundstreben jeden Landverkehrs, die gerade Linie im allgemeinen zur Richtschnur zu nehmen. Die Straßen des Großverkehrs haben deshalb von jeher diesen Abschnitt gänzlich gemieden, trotzdem dessen allgemeine Richtung, von Süden nach Norden, durchaus in diesen Verkehr hineinpassen würde. Von Cassel gingen ehemals drei Straßen nach Nordnordwesten, Norden und Nordnordosten aus, für die das Fuldatal, wenn günstiger für den Verkehr gebildet, der naturgewiesene Weg gewesen wäre. Nach Nordnordwesten zog über Grebenstein, Hofgeismar nach dem Weserknie am Solling die heute noch unter diesem Namen dort bekannte „Bremer Straße“.[2]) Für diesen hervorragend wichtigen Verkehrsweg, der in seiner ganzen Erstreckung das Mittelmeer mit der Nordsee verband,[3]) war also das Tal der Esse dem „unwegsamen Tale der Fulda und Weser vorgezogen, da

[1]) Bei einer Entfernung von nur 3 km: 5,7 m, also etwa 1:500 (Stromgebiete, Weser, S. 52).

[2]) „Helleweg bei Simmershausen, Landau, wüste Ortsch., S. 64; derselbe, Beschr. d. Kurf. Hessen, S. 120 f; Schneider, die alten Heer- und Handelswege, Heft IX, Karte u. Heft VI, S. 13; Weser und Ems II, S. 143; Meßtischbl. Karlshafen; Generalstabskarte Bl. Uslar; vgl. auch den Casseler Straßennamen.

[3]) Schneider, a. a. O.

dessen Seitengelände so offen ist, daß es den Eindruck einer Ebene erweckt" (W. u. E., a. a. O.). In nördlicher Richtung lief von Cassel eine Straße, die die Hochfläche des Reinhardswaldes benutzte, sie ist als „Waldstraße" gleichfalls heute noch bekannt (Meßtischbl. Ödelsheim), sie verband Cassel über Immenhausen mit der Oberweser bei Ödelsheim.[1]) Auch diese Straße ist jedenfalls recht alt, Immenhausen war Reichshof;[2]) die Sababurg ist an dieser Straße angelegt, ebenso auch das fränkische Kastell auf dem Ahlberge[3]) sowie eine kleine Befestigung im Steinbornschlag südwestlich Gottstreu (vgl. hess. Niveauk. Bl. Sababurg). Die Straße ist später durch die Chaussee Cassel-Veckerhagen ersetzt. In sehr bezeichnender Weise kommt gerade diese letztere Straße an das Fuldatal nur an der Spitze der großen Erosionsschleife heran, die Absicht, dem Tale möglichst nahe zu bleiben, ohne es doch zu benutzen, liegt darin klar ausgedrückt. Als dritte Straße endlich führte von Cassel nach Nordnordosten die hannoversche, ebenfalls nicht im Tale, sondern über die Hochfläche am rechten Ufer. Sie wird unten eingehend besprochen werden. Selbst die neuzeitliche Nachfolgerin dieser Straße, die Eisenbahn, verläßt bei der Station Kragenhof das Tal. — Auch der Kleinverkehr hat unter der Ungunst dieser Verhältnisse sehr zu leiden. Heute noch führen auf große Strecken nur Fußwege am Ufer entlang. Für das linksseitige Ufer ist erst jetzt die Anlage einer ganz durchgehenden Chaussee geplant.

In dem das Tal kreuzenden Verkehr treten in gewisser Weise ähnliche Erscheinungen zu Tage, wie sie oben am Verkehr über die Werra festgestellt wurden. Die Enge des Tales bietet diesem Verkehr Vorteile, die zeitweilig eine erhöhte Bedeutung zur Folge gehabt haben. Es zeigt sich auch hier eine auffällige Benutzung der Übergänge über den Fluß in einer Zeit, die noch die Stellen an den Flüssen aufsuchen mußte, an denen fester Boden zu beiden Seiten möglichst nahe am Wasser besondere Vorkehrungen für den Übergang, wie Fähren und Brücken, unnötig oder wenigstens das Überschreiten möglichst bequem machte. Das Tal ist an und für sich sehr eng, da also, wo der Anstieg zum Rande der Hochflächen durch Nebentäler erleichtert wird und außerdem die Bäche dieser Nebentäler durch Geröllanhäufung am und im Flusse diesen noch mehr einengen, sowie einen Weg durch den Fluß weisen, wird der Verkehr älterer Zeit die Verhältnisse recht günstig gefunden haben. Doch hat Rücksicht auf die Enge des Tales die Besiedelung auf die Stellen gewiesen, an denen der Hang wenigstens auf einer Seite weniger steil geböscht ist, also der Anbau nicht so große Schwierigkeiten bereitet. Das ist hier allein der Fall an der Spitze der Schleifen und zwar auf der Volluferseite. Deshalb ist die sonst günstigste Übergangsstelle, die Mündung des Jeckelbaches, nicht als Siedlungsplatz gewählt, sondern man hat sich mit Furtstellen begnügt, die durch sehr unbedeutende Gehängebäche bezeichnet sind. So bei Spiekershausen, Wahnhausen und Speele. An der letzteren Stelle hat außerdem Verbreiterung bei der Furtbildung mitgewirkt. Der Querverkehr hat diese Stellen, wie für die beiden ersteren noch wohl erkennbar ist, in älterer Zeit bevorzugt. Der Weg, der von Nordwesten her in starken Windungen am Abhange des linken Ufers herab auf Wahnhausen und den

[1]) Landau, Hessen, S. 120.

[2]) Landau, Hessen, S. 184; Wigand, Gesch. d. gefürsteten Reichs-Abtei Corvey &c., Höxter 1819, I, S. 131.

[3]) W. Lange in Heßlers hess. Landeskunde I, 1, S. 315.

Fluß zuläuft und sich am rechten Ufer als „Klingelweg“ auf Landwehrhagen zu fortsetzt (Bl. Cassel), führt südwestlich von dem Gute Eichenberg den für Wege ältester Zeit gebräuchlichen Namen „Hesseweg“.[1]) Es scheint hier eine Abzweigung des erwähnten, im Essetal führenden, später „Bremer Straße“ genannten Hellweges vorzuliegen. Bei Spiekershausen führte der Tradition nach ehemals die Heerstraße von Cassel nach Münden über die Fulda,[2]) sicher ist, daß die Fähre von Spiekershausen, die später an die Stelle der Furt getreten ist, im 14. Jahrhundert herzoglicher Besitz war,[3]) woraus in der Tat auf Zugehörigkeit zu einer Geleitstraße zu schließen sein dürfte. Auch jene alte Straße der Urzeit, die als Höh- oder Hochweg die Wasserscheide des Kaufunger Waldes in nordöstlicher Richtung überquerte, dürfte, ihrer allgemeinen Richtung nach zu urteilen, hier die Fulda überschritten haben. Hünengräber sind hier heute noch am Abhange über der Fulda vorhanden. — Auch diese ältesten Übergangsstellen haben, wie die der Werra, später nur Bedeutung für den Kleinverkehr behalten. Die Casseler Überbrückung der Fulda hat sie überflüssig gemacht, allerdings dürfte die Fähre von Spiekershausen als deren Ersatz bei Hochwasser, das die Wiesen am rechten Fuldaufer gegenüber Cassel überschwemmte, noch lange Zeit bestanden haben. Bemerkenswert ist auch, daß die Überführung der Eisenbahn vom linken auf das rechte Fuldaufer durch die Brücke bei Kragenhof, die durch die Enge dieses Talabschnittes sehr erleichtert wurde, immerhin ein gewisses Zurückgreifen auf die älteren Verkehrsverhältnisse darstellt.

Eine ähnliche Erscheinung ist auch in der Besiedlung festzustellen. Das vollständige Überwiegen des Querverkehrs in älterer Zeit läßt Furtsiedlungen erwarten, die jedoch seit langer Zeit Bedeutung für den größeren Verkehr nicht mehr haben und demgemäß in ihrer Entwicklung zurückgeblieben sind. Spiekershausen, Speele und Wahnhausen zeigen durch ihre auf den Fluß zulaufenden Straßen äußerlich den Charakter der Furtsiedlung, wenn diese Straßen auch nicht in der sonst gewöhnlichen Weise lang und gerade verlaufen, sondern sich am Abhange hinaufwinden. Die äußere Entwicklung ist jedoch schwach geblieben, der Bewohnerzahl entsprechend. Erst die Eisenbahn hat durch die Verlegung der Hauptverkehrslinie wenigstens in den unteren Teil dieses Talabschnittes hier etwas Besserung eintreten lassen, die indessen naturgemäß zunächst die Stationen betroffen hat, erst mittelbar mit Hülfe der Industrie auch die übrigen Siedlungen. Die Station Kragenhof ist allerdings, weil mitten im Walde neu angelegt (das Gut, nach dem sie benannt ist, liegt 1,5 km entfernt), durchaus entwicklungsunfähig, sie hat nur Bedeutung als Vermittler des Personenverkehrs für die großen Siedlungen der Hochfläche des rechten Ufers. Zugleich dient sie auch sehr dem Vergnügungsverkehr, der das Fuldatal seiner landschaftlichen Schönheit wegen von Cassel und von Münden aus gern aufsucht.[4]) Speele dagegen ist der eigentliche Nutznießer der Vorteile der Bahnlinie geworden. An einer Verbreiterungsfurt angelegt,[5]) hat es

[1]) Schmidt, Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1896, S. 449.

[2]) Lotze, GStM S. 315; Wißmann, handschriftl. Aufzeichnungen; Bauer, die Verkehrswege im Kaufunger Walde.

[3]) Urk. bei Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Lüneb. II, Nr. 537; Mithoff, Kunstdenkm. u. Altert. in Hannover II, S. 120.

[4]) Daher erklärt sich die hohe Ziffer des Personenverkehrs der Station (Bericht der Handelskammer zu Göttingen, 1904 und frühere Jahre, Beil. IV)

[5]) Vgl. Tronnier, a. a. O. Der Fluß hat an dieser Stelle noch vor nicht langer Zeit außergewöhnliche Breite gehabt, die Werder, die hier liegen, sind nur z. T. alt, z. T. dagegen erst in neuerer Zeit entstanden (Weser und Ems II, S. 443).

ursprünglich für den Längsverkehr kaum irgendwie Bedeutung gehabt. Dagegen ist bemerkenswert, daß Industrie von jeher, allerdings mit Unterbrechung, hier eine Rolle gespielt hat. Im Mittelalter wurde in Speele eine Salzquelle am Flusse ausgebeutet.[1]) Diese gewiß nur kleine Industrie mag schon damals hier einen Verkehrsmittelpunkt, wenn auch sehr niederen Ranges, geschaffen haben. Die Wasserkraft, die der Wehraufstau bei den Werdern lieferte, diente früher nur zu Mühlbetrieb; nach Einrichtung der Haltestelle ist sie für eine Papierfabrik ausgenutzt; es folgte weiter eine Drahtseilbahn, die die Zeche Gahrenberg im Reinhardswalde hier an den Großverkehr anschließt. Dadurch ist die Siedlung in der Tat ein Verkehrsmittelpunkt geworden, der noch über das Fuldatal hinaus Bedeutung hat. Ein ganz unverhältnismäßiger Güterverkehr der kleinen Station[2]) ist die Folge gewesen und weiterhin Beschäftigung fast der gesamten, begreiflicher Weise in Zunahme begriffenen Bewohnerschaft[3]), außer in der Papierindustrie selbst, bei der Bewältigung dieses Verkehrs. Auch der Grundriß der Siedlung, der bis vor kurzem wenig Charakteristisches hatte, nimmt gegenwärtig ein Aussehen an, das die große Bedeutung des Bahnhofs auch äußerlich erkennen läßt. Der Bahnhof bildet für jede Siedlung einen neuen Verkehrsmittelpunkt, der ganz auffallend auf die Neusiedlung einwirkt (vgl. unten über Münden). Hier, wo er eine so hervorragende Stelle im Leben der Siedlung einnimmt, wird er sich vermutlich bald auch zum Kernpunkt ihres gesamten Grundrisses entwickeln. —

Der Großverkehr älterer und z. T. auch neuerer Zeit hat also den oberen Abschnitt gemieden. Der untere dagegen gestattet auf dem linken Ufer sehr wohl die Anlage eines Verkehrsweges im Tale selbst. Hier fehlen selbst Schwierigkeiten, wie sie sonst in derartigen Tälern nicht selten vorkommen, durch längeres Streichen des Flusses an einem steilen Hohlufer entlang gebildet. Das rechte Ufer weist am Wemmberge in der Tat ein derartiges Hindernis auf. Für die Eisenbahn war dieses Hindernis jedoch ohne Bedeutung, die Linie Cassel-Münden ist ganz am rechten Ufer entlang geführt. Auch die allgemeine Richtung des Talabschnittes von Westen nach Osten fiel dabei nicht ins Gewicht, während diese dem Weg am linken Ufer allerdings ein anderes Ziel gab als das südwestlich gelegene Cassel, auf das die Flußlinie hinwies. Die gerade Fortsetzung dieser ostwestlichen Linie führt zunächst in die hessisch-sächsische Landschaft an der westlichen Abdachung des Reinhardswaldes und weiterhin nach Westfalen und dem Rhein. Hier ist diese Verkehrsrichtung durch den Lauf der rechtsseitigen Nebenflüsse des Rheins vorgezeichnet, und es ist zur Genüge bekannt, daß an diesen eine ganze Anzahl paralleler Straßen in das innere Deutschland führten. Z. T. sind sie durch vorgeschichtliche Funde als sehr alt erwiesen, z. T. von den Römern zu festen Heerstraßen ausgebaut, z. T. von den Franken als Einfallstraßen in das sächsische Land und zugleich Verbindungsstraßen der fränkischen Militärkolonien angelegt. Hellweg und

[1]) Lotze, GStM S. 317 f.; ein älteres Zeugnis im Lehnbuche des Herzogs Otto des Milden, zwischen 1318 und 1344, Sudendorf, Urkundenb. I, S. 173: ... sal in Spele; auch in der Mündener Kämmerei-Rechnung von 1502 wird (Bl. 20) das Salzwerk erwähnt.

[2]) In den letzten Jahren ist regelmäßig mehr als die Hälfte der Mündener Zahl an versandten Wagenladungen erreicht, vgl. die Berichte der Handelskammer zu Göttingen 1901, 1902, 1903, 1904, Beil. IV.

[3]) 1871: 295, Lotze GM S. 319; 1895: 413; 1900: 472; 1905: 634. Also beinahe 33 % in 5 Jahren!

Plaggweg sind als derartige Straßen bekannt.[1] Der westöstlichen Richtung, die diese Straßen sämtlich einhalten, fügt sich diese Strecke des Fuldatales ganz natürlich ein, die Verbindung zwischen Münden und Westfalen dürfte deshalb ehemals durch diese Linie hergestellt sein. Wenigstens deuten einige Spuren darauf hin, daß hier ein wichtigerer Verkehrsweg älterer Zeit geführt hat. Die hessische Niveaukarte (Bl. Hofgeismar) verzeichnet noch sw. von Grebenstein bei Schachten eine „alte Mündener Straße"; um von Münden nach Volkmarsen zu gelangen, zog Banner im Jahre 1640 über Wilhelmshausen, also im Fuldatale entlang, und weiterhin über Immenhausen (Lotze, GStM S. 100). Von der holländischen Straße bei Nieder-Listingen ab wird er hier die Volkmarser Straße, die weiterhin nach Arolsen und an die Ruhr führte, benutzt haben (Landau, Hessen, S. 122). Im Vertrage von Nieste zwischen Erich II. von Braunschweig und Wilhelm dem Weisen von Hessen (1575) wurde das Geleit über das Ratterfeld bis an den Knick dem ersteren allein zugestanden (Willigerod, Geschichte von Münden, S. 324). Als Bergweg zu dieser Talstraße von Immenhausen ab diente die auf der Wasserscheide des Reinhardswaldes führende Kohlenstraße. Die Landwehr, die östlich von Immenhausen nach Norden verläuft, nimmt auf diese Straße Rücksicht (vgl. hess. Niveauk. Bl. Veckerhagen). Sie stammt nach den Untersuchungen Schuchhardts und Boehlaus ans dem 14. Jahrhundert (Atlas vorgeschichtlicher Befestigungen in Niedersachsen, Heft IV, S. 20 ff.). Der Weg dürfte dadurch für diese Zeit bezeugt werden.[2] Nach Landaus Darstellung wichen jedoch diese Straßen aus Westfalen im Diemelgebiete von ihrer bisherigen Richtung ab und zogen entweder die Diemel abwärts an die Weser oder die Esse aufwärts an die Fulda bei Cassel. Der geradlinige Weg auf Münden hat also später hinter diesen von den natürlichen Verhältnissen etwas mehr begünstigten Linien zurückstehen müssen, vermutlich hat er schon früh nur noch dem kleineren Verkehr gedient. Später hat er dann für Münden den unmittelbaren Anschlußweg an die wichtige von Cassel ausgehende holländische Straße gebildet. Jedenfalls hat aber der Durchgangsverkehr zwischen Westfalen und Thüringen Cassel und nicht Münden als Vermittler benutzt, ebenso wie heute noch für Münden eine unmittelbare Eisenbahnverbindung fehlt, die die Werralinie ziemlich gerade fortsetzte. Der Weg von Münden nach den Städten an der westlichen Abdachung des Reinhardswaldes, Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar u. s. w., wird dadurch ganz unverhältnismäßig verlängert — was natürlich für die Beziehungen zu diesen Städten im Vergleich zum Mittelalter wenig günstig ist.

Was Weser und Ems II, S. 69 über die Zuflüsse der Fulda zwischen Wolfsanger und Münden gesagt wird, gilt vorzugsweise für die Bäche dieses

---

[1]) Rübel, Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege, 1901, S. 33 u. ö.; Landau, Korrespondenzbl. d. Gesamtver. 1862, S. 47.

[2]) Schmidt (Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1896, S. 453) erwähnt nach Falke, Geschichte des deutschen Handels, eine Straße, die von Westen her kommend in älterer Zeit „die Weser bei Münden" überschritt und in nordöstlicher Richtung weiterging, später dagegen das Diemeltal bevorzugte. Ich habe die Stelle bei Falke nicht gefunden. Vermutlich ist das diese Straße im Fuldatale gewesen. Ihre Fortsetzung nach Nordosten hat sie wahrscheinlich von Münden über Wiershausen und Meensen ins Leinetal gehabt. Diese beiden Dörfer sind Reichsbesitz (der von Otto III. an Kl. Hilwartshausen geschenkt wurde), bei Wiershausen ist noch heute ein „Heleweg" bekannt, im Dorfe heißt ein Hof 1664: „Franckerhof" (Lütkemann, die Parochie Wiershausen, S. 54, Anm.). Vgl. Rübel, die Franken, S. 344 u. ö.

westöstlich gerichteten Abschnittes: „Unter gewöhnlichen Verhältnissen bringen sie nur geringe Abflußmengen in den Hauptfluß; manche sind überhaupt nur Trockenrinnen, die lediglich bei der Schneeschmelze und nach stärkeren Niederschlägen vom Tagewasser durchflossen werden. Wenn aber nach längerer Pause ein heftiger Gewitterregen das kleine Sammelgebiet eines solchen Wildbachs plötzlich überschüttet, so strömt sein Hochwasser mit reißender Geschwindigkeit durch das überaus gefällreiche Bett und wälzt die darin aufgehäuften Geröllmassen zu Tale, wo sie in der gefällärmeren Mündungstrecke oder im Flußbette der Fulda selbst als Schuttkegel liegen bleiben." An der Mündung der Rattbach engt ein mächtiger Schuttkegel jetzt noch, trotz der Kanalisierung, das Flußbett zu einer schmalen Rinne ein, auch an der Mündung des Elsterbaches, Mühlbaches, Steinbaches und sogar des Höllegrundes, eines ziemlich unbedeutenden, rechtsseitigen, etwas vertieften Gehängetales, ist die Geröllablagerung recht beträchtlich. Alle diese Punkte stellen deshalb auch Furten dar, waren für den den Fluß querenden Verkehr ältester Zeit sehr wohl zum Überschreiten geeignet. Da im oberen Teil des Abschnittes am rechten Ufer größere Zuflüsse fehlen, liegt die günstigste Furtstelle im unteren Teil da, wo Rattbach und Höllegrund einander gegenüber münden und im Flusse die „Hirschfurt" bilden.[1]) Ihrer auffallend häufigen Erwähnung nach[2]) muß diese Furt in der Tat im kleineren Verkehr eine Hauptrolle gespielt haben, so besonders auch in den kleinen Kriegen des 15. Jahrhunderts, wo die Bewachung der Furten zu den Hauptaufgaben der Landesverteidigung gehörte.[3]) Auch beim „bollenvorde", an der Mündung des Steinbaches, bestand im 15. Jahrhundert eine Einfahrt, hier hielten 1487 Mündener Stadtknechte fünf Nächte Wache (K.-R. 32). Auch andere Spuren deuten darauf hin, daß das Militärische, wie an der Werra, im Querverkehr Bedeutung hatte. Über der Mündung des Elsterbaches muß, wie der Name „Ziegenburg" erkennen läßt (vgl. hess. Niveaukarte Bl. Veckerhagen) eine Befestigung gelegen haben. Dieselbe Höhe führt auch den Namen „Fährwertsberg", also von einer Warte bei oder, wohl genauer, zum Schutze der Fähre. Am rechten Ufer schützte, wie an der Werra die Haarth den Weg zum Flusse, eine Kemenate die „bollenvort".[4]) — Bildung und Verlauf lassen den Nebentälern des linken Ufers nur Bedeutung für den Kleinverkehr zwischen dem Tale und der Hochfläche des Reinhardswaldes zukommen. Am rechten Ufer dagegen hat die wichtige hier über die Hochfläche ziehende Straße den Nebentälern außergewöhnlichen Wert als Vermittlern des Abstieges ins Haupttal gegeben (s. unten).

In der Besiedlung bleibt dieser Talabschnitt hinter dem, was er für den Verkehr bedeutet, entschieden zurück. Wenigstens wird er in der Zahl der erhalten gebliebenen Siedlungen von dem Erosionsabschnitt übertroffen. Abgesehen von anderm dürfte die Ursache hierfür darin zu suchen sein, daß der Erosionsabschnitt durch die scharfe Teilung des Tales in Unterabschnitte (infolge der starken Krümmungen des Flusses) das Bestehenbleiben einzelner, kleiner Siedlungen in diesen Unterteilen, der leichtere Verkehr im Spalten-

---

[1]) Hertes vort Münd. Kämm.-Rechn. 1412, 14; der Name ist später als „Harzführe" auf den Bonaförter Wald übergegangen.

[2]) Die Furt war auch mit einer Einfahrt versehen, an der öfter Ausbesserungen vorgenommen wurden, so noch 1527 nach der Münd. Kämm.-Rechn. d. J., Bl. 59.

[3]) Vgl. Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1900, S. 290; Weser und Ems II, S. 384, Anm.; Münd. Kämm.-Rechn. 1441, 19': do me up deme hertesvorde waz, do uns de vyende vormaket waren.

[4]) Willigerod, GM S. 103 f.; Lotze, GStM S. 320 f.

abschnitt dagegen das Verschwinden ungünstiger gelegener zu gunsten mehr bevorzugter befördert hat. Von den Siedlungen des Erosionsabschnittes ist keine wüst geworden, keine hat sich aber auch etwas stärker entwickelt. Im Spaltenabschnitt dagegen ist die Siedlung an der günstigsten Übergangsstelle wieder eingegangen. Ratterhagen ist jedenfalls an die Mündung der Rattbach zu verlegen, nicht, wie Landau annimmt (wüste Ortsch., S. 14), „auf die an der Fulda sich ausbreitenden Wiesen, bei Ratten“, da ein Zinsregister von Hilwartshausen ausdrücklich angibt: De Retterhagen bofen Ratten.[1]) Dagegen ist Wilhelmshausen trotz seiner kurzen Entwicklungszeit[2]) die bedeutendste Siedlung beider Talabschnitte geworden. Allerdings ist es auch durch anderes begünstigt — die Talerweiterung, die den Übergang von dem Erosions- zu dem Spaltenabschnitt in der Art einer Nische von großer Ausdehnung bildet, hat als einzige Stelle des Tales auf der ganzen Strecke sanft ansteigenden Diluvialboden — aber für diese auffallende Entwicklung ist es doch wohl wesentlich gewesen, daß hier der Punkt liegt, wo der Längsweg das Fuldatal verläßt und zugleich dessen Anstieg auf die Hochfläche zur Seite des Flusses beginnt. Außerdem bringt das Umbiegen des Tales in westöstliche Richtung ein Zusammenlaufen von Wegen von Westen her auf diesen Punkt mit sich, die Enge des Tales vereinigt bis hierher getrennt verlaufende Wegstrahlen zu einem einzigen, und der Treffpunkt ist Wilhelmshausen. Auch für den Verkehr auf den Fluß zu bietet die Lage am Mühlbache dadurch einen besonderen Vorteil, daß dessen Tal am weitesten in die Reinhardswaldhochfläche eingreift, der wasserscheidende Kamm zwischen Mühlbach und Nasser Ahle am schmalsten ist. Die Siedlung ist deshalb nach der Kanalisierung der Fulda ein kleiner Stapelplatz für die Hölzer des Reinhardswaldes behufs deren Übergang auf den Wasserweg geworden. Die Beziehungen zum Reinhardswalde drücken sich auch vorzugsweise in ihrem Grundriß aus; dadurch, daß die ostwestliche Straße hier mit rechtwinkliger Biegung eine Strecke am Bache hinauf, also in der Querrichtung, verläuft, hat diese Richtung noch Förderung erfahren. Es ist jedoch mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß das Künstliche der ganzen Siedlungsanlage gerade hierin zu Tage tritt. Erst die neueste Zeit hat durch die Kanalisierung der Fulda und den daraus folgenden Verkehr auf und am Wasser entlang auf Weiterbildung in der Tallängsrichtung günstig eingewirkt. — Die andere erhaltene Siedlung dieses Talabschnittes, Bonafort, wird besser in Verbindung mit dem Bergweg über die Hochfläche des Kaufunger Waldes besprochen. —

Das Fuldatal auf seiner Gesamterstreckung von Wolfsanger bis Bonafort fängt demnach erst in neuester Zeit an, Vorteil vom Verkehr zu ziehen, trotzdem dieser doch schon von jeher dem Fluß als allgemeiner Leitlinie gefolgt ist. Die Verkehrsstraße selbst hat eben das Tal gemieden und den Bergweg gewählt (Jäschke, Meißnerland, S. 22). Heute noch führt die Chaussee Cassel-Münden über die Hochfläche und hat immer hier geführt, wenn auch ihr Verlauf im einzelnen nicht geringe Änderungen im Laufe der Zeit erfahren hat. Infolge dieser sicher ein Jahrtausend währenden Abweichung eines Hauptverkehrsweges von der Flußlinie haben sich hier Verhältnisse herausgebildet, die ein selten klares Beispiel für den Einfluß darstellen,

---

[1]) Königl. Staatsarch. Hannover, III, 113, Bl. 34, vgl. auch Lotze, GStM S. 339; Münd. Kämm.-Rechn. 1415, 29′ und 1418, 25.

[2]) Das Kloster, das ursprünglich hier lag, ist erst bei der Reformation in eine dörfliche Siedlung umgewandelt.

den der Verkehr unter Umständen auszuüben imstande ist. Die Hochfläche, die von der Wasserscheide des Kaufunger Waldes in beträchtlicher Breitenerstreckung südwestlich nach dem Fuldatale hin absinkt, ist durch ihre Natur allein der Besiedlung sehr wenig günstig. Dürftiger Buntsandsteinboden mit spärlichen Auflagerungen diluvialer Lehme und Tone, Wassermangel infolge der Durchlässigkeit des Bodengesteins, ungeschützte Lage gegen den Hauptwind bei bedeutender Höhe sind die bezeichnenden Eigentümlichkeiten dieser Landschaft. Sie erklären zusammen mit den geschichtlich-ethnographischen Verhältnissen, die den Kaufunger Wald auch in seinem westlichen Teile als Grenze zwischen Hessen und Sachsen lange erhalten haben, die im Vergleich zum Fuldatale[1]) erst spät, nach 800, erfolgte Besiedlung.[2]) Daß aber von allen hier angelegten Siedlungen trotzdem nicht eine einzige eingegangen ist, einige dagegen sich zu auffallend ansehnlichen Dörfern entwickelt haben, ist allein dem Verkehr, dem Durchziehen der wichtigsten Verkehrsstraße des ganzen Gebietes zuzuschreiben.

Hochflächen bieten für den Verkehr durch ihre (mehr oder weniger) ebene Oberfläche nicht ungünstigen Boden. Schwierigkeiten kann hier nur der An- und Abstieg bereiten. Sind sie, wie diese Buntsandsteinscholle, schwach geneigt, so gestalten sich die Verhältnisse für den Verkehr, der sie senkrecht zur Wasserscheide überschreiten will, etwas anders als bei flacher Lagerung der Schichten und entsprechender Oberfläche. Während in diesem Falle der Anstieg bis zur Höhe auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke erfolgen muß, bei bedeutender Höhenlage also recht schwierig werden kann, wird er sich bei geneigter Oberfläche auf die ganze Strecke vom Fuße bis zur Wasserscheide verteilen, kann also wohl als weniger schwierig angesehen werden. Dagegen werden auf der andern Seite, wo die Schichtenköpfe den Boden für den Verkehr herzugeben haben, die Schwierigkeiten besonders groß werden. Demgemäß verläuft hier die Steigung von Cassel her (135 m hoch) ganz allmählich bis zum höchsten Punkte, der Mündener Höhe (351 m, vgl. Generalstabskarte, Bl. Cassel). Diese ist von Cassel etwa $^5/_7$, von Münden nur $^2/_7$ der gesamten Strecke entfernt. Das Verhältnis stellt sich für die letztere Strecke noch ungünstiger, da die Endstrecke vor Münden schon ganz im Fuldatale, ohne stärkere Steigung verläuft. Allerdings ist auch der Aufstieg von Cassel her nicht immer so geradlinig verlaufen wie jetzt, vielmehr hat die Straße, vermutlich in ihrem ursprünglichsten Verlauf, von Sandershausen ab die Steigung noch bequemer genommen, indem sie zunächst auf Uschlag und von hier am Tale des Wellebaches entlang über Benterode nach Lutterberg zog. Wenigstens bezeichnet eine Aufnahme der hessisch-hannoverschen Grenze vom Jahre 1716[3]) den Weg zwischen Ellenbach und Uschlag[4]) als: alte landstraße von Caßel. So wurden auch die z. T. recht kräftig gewölbten Rücken vermieden, in die die Hochfläche nach ihrem Rande zu durch die zur Fulda gehenden Bäche zerteilt ist, die die später (um 1775) angelegte Chaussee zu nicht ganz unbedeutenden Steigungen an verschiedenen Stellen zwingen, auch nachträglich kleinere Verlegungen, wie die um den Hohenschleifengraben (hess. Niveaukarte,

---

[1]) Speele ist seinem Namen nach jedenfalls eine sehr alte Siedlung!

[2]) Arnold, Ansiedlg. u. Wanderg. deutsch. Stämme, S. 259; Rübel, die Franken, S. 107 ff.

[3]) Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, B, b, 6, Bl. 1.

[4]) Uschlag war, wie Cassel, Königshof (Rübel, die Franken, S. 112).

Bl. Cassel) notwendig gemacht haben. Außerdem wird auch, wenigstens in älterer Zeit, der Weg über den Fuldaübergang von Spiekershausen als Nebenlinie noch im Gebrauch gewesen, auch hier also, um den Rand der Hochfläche unmittelbar über den Fuldatale zu gewinnen, auf eine kurze Strecke starke Steigung zu überwinden gewesen sein. Aber alle Schwierigkeiten des südlichen Teils der Straße verschwinden doch vor dem Riß des Steinbachtales, das nach Münden zu der allgemeinen Richtung der Straße quer vorliegt, heute (seit 1824) in dreifacher Schlangenwindung von halber Höhe aus leidlich bequem überschritten wird, ehemals dagegen (vgl. „die alte Straße" der hess. Nivk.) von seiner Sohle aus in geradlinigem Zuge am linksseitigen Hange hinauf bewältigt werden mußte. Fast die gesamte Steigung der Strecke von rund 220 m ist hier auf diese kurze Entfernung von etwas mehr als 1 km zusammengedrängt. Es ist begreiflich, daß, ehe der Anstieg (durch den Ausbau neuerer Zeit) nicht ganz bedeutend erleichtert war, nach Möglichkeiten gesucht wurde, diesen schwierigen Paß, das Casseler Hohl, überhaupt zu vermeiden. Man hat deshalb, vermutlich schon in sehr früher Zeit, auch den Hang des Höllengrundes unweit Lutterberg zur Verbindung des Fuldatales von Bonafort aus mit der Hochfläche benutzt. Der sumpfige Boden in dessen höher gelegenen Teilen empfahl indessen diesen Weg auch nicht besonders. Daß die Schwierigkeiten dieser Stelle für die ganze Straße, mithin auch für die Siedlungen an und neben ihr, einen außerordentlichen Nachteil bedeuteten, gibt sehr drastisch eine Beischrift zu erkennen, die einer amtlichen Aufnahme der Straße (vom Ende des 18. Jahrhunderts mit Projekten für Verlegung) zugefügt ist (K. Staatsarch. Hann., Kart. d. ehem. Minist. d. Inn. E. 9): Der Grose Umbweg welchen sich die Schwere frachten anitzo bedienen müsen ist dem maas nach eine halbe Stunde umb, dem bössen weg nach aber und Sonderlich im früh und Späth Jahre wohl eine gantze Stunde, davor die Fuhrleute schont zu Franckfort einen Ekel bekommen und durch andere Ländter passiren.

Diese örtlichen Schwierigkeiten haben demnach in der Tat dem Verkehr Abbruch getan. Die allgemeine Bedeutung der Straßenlinie war jedoch groß genug, um dieser trotzdem starken Verkehr zuzuwenden. Allerdings hat die Straße auch das Mündener Obergericht (den Teil des ehemaligen Gerichts Münden, der zwischen Werra und Fulda liegt) Einflüssen ausgesetzt, die der Entwicklung der Siedlungen nichts weniger als förderlich gewesen sind. Bei ihrer großen Bedeutung für militärische Unternehmungen, die sich vom Rhein und von Hessen her gegen Nordwestdeutschland richteten, hat die Straße, von andern Kriegen abgesehen, im siebenjährigen Kriege hier eine geradezu unheilvolle Rolle gespielt. Die Angriffslinien der Franzosen sind in diesem Kriege dieselben gewesen, die überhaupt von jeher feindliche Heere vom Rhein gegen das innere Deutschland geführt haben, einerseits die Straßen vom Niederrhein gegen die mittlere Weser, die hier nicht in Betracht kommen, andrerseits hier diese Hauptstraße von Mainz durch Hessen auf Cassel und weiter über Münden ins Leinetal. Durch ihren Anstieg von Cassel am rechten Fuldaufer hinauf und weiter bis Lutterberg bietet diese Straße für ein zurückweichendes Heer sehr günstige Verteidigungsstellungen, während diese in dem südlich anstoßenden Hessen vollständig fehlen. Nach einem Zurückweichen von Marburg ab haben am 23. Juli 1758 die hessischen Truppen am Sandershäuser Berge ein fast doppelt überlegenes feindliches Korps längere Zeit aufgehalten. Bei Landwehrhagen und Lutterberg versuchte im Oktober desselben Jahres General Oberg

gegen eine starke französische Armee standzuhalten.[1]) In den letzten Kämpfen dieses Krieges spielte nochmals die Hochfläche, hauptsächlich der durchziehenden Straße wegen, eine wichtige Rolle, da die Franzosen und Sachsen bei Landwehrhagen, Lutterberg und Speele lange Zeit in festen Lagern standen. Die natürliche Festigkeit des Dreiecks zwischen Werra, Fulda und Nieste in Verbindung mit Cassel und Münden, den stark befestigten Brückenköpfen und Endpunkten der Straße, die in ihrer Hand waren, schützte sie so gut, daß selbst ein sehr geschickt angelegter und tapfer durchgeführter Angriff Herzog Ferdinands von Braunschweig ohne nachhaltigen Erfolg blieb.[2]) Erst die Bedrohung ihrer Rückzugslinie durch Hessen zwang die Franzosen schließlich, diese Stellung aufzugeben. Wie furchtbar die Siedlungen des Obergerichts unter diesen Ereignissen, zu denen auch noch während des ganzen Krieges ununterbrochene Truppendurchzüge kamen, zu leiden hatten, läßt sich aus den Angaben schließen, die Lotze (auf Grund amtlicher Quellen, S. 145, 149, 157, 160) über die Plünderungen und Brandschatzungen macht, denen die Dörfer während des Krieges ausgesetzt waren. — Die lange, auf den Krieg folgende Friedenszeit hat indessen diese schweren Verluste wieder gut gemacht. Die Verbesserungen der Straße, besonders als letzte der Brückenbau über das Steinbachtal und die Anlage der Schlangenwindungen am Hange hinauf, schufen erträgliche Zustände, und es folgten bis zum Bau der Eisenbahn Zeiten, die heute noch in der Erinnerung der Bevölkerung als wahrhaft gesegnete fortleben. Ein kundiger Ortsangesessener macht darüber folgende Mitteilungen (Münd. Nachr. 1904, Nr. 285): „Mancher fand bei dem Frachtfuhrwerke eine lohnende Beschäftigung. Das waren für das Obergericht goldene Zeiten, als täglich 100 und mehr Frachtfuhrwerke die Straße von Cassel nach Göttingen passierten! Da ward gut bezahltes Vorspann verlangt, Knechte fanden stets Stellung bei dem Frachtfuhrwerke, und wer imstande war, selbst ein Fuhrwerk auszurüsten, der fand auch stets Fracht. Besonders in den Dörfern, die an der großen Heerstraße lagen, gab es viele Frachtfuhrleute, und mancher fuhr mit seinem Gespann über Deutschlands Grenzen, einige bis Warschau und noch weiter nach Rußland hinein.“ Von einer merkwürdigen — man kann fast sagen: Industrie, die durch die ganz besonderen Bedürfnisse des Frachtverkehrs an dieser Stelle ins Leben gerufen wurde, heißt es in demselben Bericht: „In Lutterberg[3]) gab es Familien, die das ganze Jahr „Klapperstöcke“ suchten und schnitzten. Das waren 2 cm dicke, $^1/_2$ m lange Eichenstöcke, welche auf der Lutterberger Höhe oder an sonstigen steilen Abhängen so an den Wagen befestigt wurden, daß sie von einer Speiche in die andere schlugen und dadurch den Wagen hemmten. Im übrigen gebrauchte man den eisernen Hemmschuh, der aber bei Glatteis, Schnee oder schlüpfrigen Wegen unwirksam war. Da wurden dann die dauerhaften eichenen Klapperstöcke gern gekauft und teuer bezahlt.“

Trotzdem dieser für seine Zeit gewaltige Verkehr seit dem Bau der Eisenbahn im Fuldatale selbst, also schon seit einem halben Jahrhundert, vollständig aufgehört hat, und der allgemeine Rückgang rein ländlicher, ganz

---

[1]) Vgl. Renouard, Geschichte des Krieges in Hannover, Hessen und Westfalen in den Jahren 1757 bis 1763, Bd. 1, S. 701 ff. und 767 ff.; Lotze, GStM S. 147—156.

[2]) v. d. Knesebeck, Ferdinand, Herzog zu Braunschw. und Lüneb. während des 7 jährigen Krieges, II, S. 482; Lotze, S. 171, führt noch andere Quellen an.

[3]) Lutterberg wird auch von Rauers (Peterm. Mitt. 1906, Karte) als Fuhrmannssiedlung hervorgehoben.

industrieloser Siedlungen auch hier festzustellen ist (allerdings hat der neueste Aufschwung der Landwirtschaft darin etwas Besserung gebracht), so sind doch heute noch die Folgen der früheren günstigen Verhältnisse unverkennbar. Wie schon erwähnt, ist das Bestehenbleiben dieser Siedlungen in Anbetracht ihrer sonst äußerst ungünstigen Lage an sich schon bemerkenswert. Landwehrhagen und Lutterberg sind ihren Namen nach noch jüngere Gründungen als Benterode und Escherode, die Siedlungen Bennits und Asigs,[1]) sie stehen hinter diesen besonders durch ihre weniger geschützte, höhere Lage zurück; die Hagendörfer, zu denen das erstere seinem Namen nach gehört, sind auch in der Landschaft um Münden größtenteils wieder eingegangen. Landwehrhagen dagegen ist mit 730 Einwohnern aller Ungunst zum Trotz die größte dörfliche Siedlung dieser Landschaft geworden. Höchstens die Doppelsiedlung Ober- und Niederscheden, die in ähnlicher Weise aus dem Verkehr Nutzen gezogen hat, könnte man als überlegen ansehen. Dabei liegen so bedeutende Siedlungen wie das ebenso große Uschlag und Benterode in unmittelbarer Nachbarschaft. Landwehrhagen muß nach seiner Lage an der ehemaligen von Spiekershausen heraufführenden Linie der Straße in älterer Zeit vorzugsweise von dieser Linie Vorteil gezogen haben, Spiekershausen erscheint hier nur als sein Vorposten am Übergang über die Fulda. In der Tat war ja auch die Fähre von Spiekershausen im 14. Jahrhundert im Besitz der Kirche von Landwehrhagen.[2]) Ganz allein an dieser Linie hat sich auch seine ältere Straßenentwicklung vollzogen, es ist, ehe der jüngere Durchbruch durch diese Linie bei der Kirche erfolgte, der reine Typus des Straßendorfes, genauer noch des Einstraßendorfes, gewesen. — Während Landwehrhagen für den Aufstieg auf die Hochfläche von Cassel her nicht der einzige Vermittler gewesen ist, sondern, von Spiekershausen abgesehen, an Sandershausen, Uschlag und Benterode je nach dem zeitweilig verschiedenen Verlauf der Hauptlinie der Straße verschieden scharfe Nebenbuhler gehabt hat, kam für den An- und Abstieg auf der Mündener Seite als einzige Siedlung nur Lutterberg in Betracht. In einem ähnlichen Verhältnis, wie Spiekershausen zu Landwehrhagen, hat zu Lutterberg Bonafort gestanden, wenn es auch zweifelhaft sein kann, ob die bollenfort auch, wie Wißmann annahm, vom Großverkehr benutzt worden ist. Jedenfalls hat aber Bonafort in späterer Zeit, wo die Straße von hier ab wieder im Fuldatale verlief, sich in den Nutzen, den der Abhang des Steinbachtales oder auch des Höllegrundes als Verkehrshindernis abwarf, mit Lutterberg geteilt, es ist sogar den Veränderungen, die mit dem Verlauf der Straße vorgenommen wurden, gefolgt durch Verlegung des Gutes, des Nachfolgers der alten Kemnate,[3]) und schließlich noch durch Anlage einer Schmiede an der jüngsten Linie (hess. Niveauk. Bl. Cassel). In ihren Grundrissen lassen Lutterberg und Bonafort die hier wirksamen Verkehrsbeziehungen gut erkennen. Das erstere, bei dem die Bebauung eines freien Platzes um die Kirche als Kern ins Auge fällt, hat sich von da aus an den beiden älteren Linien der Straße, nach dem Steinbachtal und nach dem Höllegrund, entwickelt; Bonafort hat die kräftige Ausbildung der ursprünglichen Furtstraße der ehemals in sie einlaufenden Hauptlinie des Großverkehrsweges zu verdanken, im Vergleich dazu ist das, was an der Höllegrundslinie entwickelt ist, nur unbedeutend. —

[1]) Vgl. Rübel, die Franken, S. 107 ff.

[2]) Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Lüneb. II, Nr. 537.

[3]) Lotze, GStM S. 321.

Die Verlegung des Verkehrsweges in das Tal der Fulda hat allerdings für die Siedlungen der Hochfläche ein Sinken der Einwohnerzahl im Gefolge gehabt, und schwerlich wird sich dies bei Landwehrhagen ändern, da diesem andere Erwerbsquellen als Landwirtschaft und etwas Steinbrucharbeit nicht zu Gebote stehen. Lutterberg dagegen hat seine kürzere Entfernung von den Industrien in Münden, Speele und auf dem Steinberg ausgenutzt und in der Tat in den letzten Jahrzehnten an Einwohnerzahl zugenommen (Lotze, S. 320; 1895: 574; 1900: 562; 1905: 589). Bonafort, das jetzt nur noch durch die Fulda von dem Außenstadtteil Mündens am linken Fuldaufer getrennt ist, hat von jeher durch Tonlager, die der Stadt Münden gehörten, zu dieser in den engsten Beziehungen gestanden; der Mündener Industrie ist auch hauptsächlich das ständige Steigen seiner Einwohnerzahl zuzuschreiben (Lotze, S. 321; 1895: 390; 1900: 414; 1905: 456).

Bei Bonafort endigt die östlich gerichtete Strecke des Laufes der Fulda, der Fluß biegt am Siechenberge in nördliche Richtung um, er umfließt hier die Südostecke der Reinhardswald-Scholle. Dadurch vollzieht sich der Übergang zum Wesertale. Die Mulde zwischen Kaufunger Wald und Reinhardswald, die den Fluß auf dem vorigen Abschnitt aufgenommen hatte, wird nach dem Umbiegen links von der Ostkante der Reinhardswald-Scholle gebildet, darin gleicht also das Tal durchaus dem der Weser, von dem es 2,5 km weiter abwärts nur durch einen schmalen Vorsprung der Scholle getrennt ist. Am rechten Ufer hat eine Störung die nördliche Spitze der Kaufunger-Wald-Scholle beträchtlich verändert. „Eine Verwerfung von bedeutenderer Sprunghöhe hat hier Tertiärgebirge und die obersten Schichten des Mittleren Buntsandsteins neben bedeutend tiefere gelegt" (Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Dabei ist eine Aufrichtung der Schichten erfolgt, infolge deren sie jetzt denen des Kaufunger Waldes fast entgegengesetzt einfallen und dem Mündener Kessel die Schichtenköpfe zukehren. Es erscheint nicht unmöglich, daß diese Bildung des rechtsseitigen Ufers mit der Bildung des Wesertales zusammenhängt. Auf diese nördlich gerichtete Fulda-Weserlinie trifft hier von Südosten her das Bruchliniental der Werra. Für diese Linie hercynischer Richtung bedeutet dieses Zusammentreffen im Gegensatz zur Fulda zugleich den endgültigen Abschluß. Die Reinhardswaldscholle, die sich im Westen vorlegt, zeigt keinerlei Beeinflussung durch die südost-nordwestliche Störungsrichtung. Unter kräftigster Mitwirkung der Erosions- und der Aufschüttungsarbeit der Flüsse ist um die Stelle dieses Zusammentreffens der enge **Kessel von Münden** entstanden, der als Vereinigungspunkt in jeder Beziehung eine besondere Stellung an den Flüssen einnimmt. Konfluenz bringt örtliche Verhältnisse mit sich, die Verkehr und Besiedlung ziemlich ungünstig zu beeinflussen pflegen, während andrerseits die Kreuzung der Verkehrslinien günstig wirkt. Geographie und Topographie stehen hier in starkem Gegensatz zu einander, wie Hahn[1]) gegen Kohl[2]) betont hat. Im norddeutschen Flachlande, hat Hahn nachgewiesen, ist die Ausnutzung derartiger geographisch sehr vorteilhafter Lage durch die topische Ungunst nur selten gestattet werden und auch für das Mittelgebirge, das sonst hierin günstiger

[1]) Die Städte der norddeutschen Tiefebene, Forsch. z. deutsch. Landes- u. Volkskunde I, Heft 3, S. 122.
[2]) Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen, 1841, S. 481.

gestellt ist, liegt doch z. B. in der Gründung von Carlshafen an der Mündung der Diemel ein Fall sehr später Ausnutzung solcher Lage vor, der noch dazu ohne die besonderen politischen Verhältnisse überhaupt nicht eingetreten wäre. Allerdings ist die Verlandung des ehemals sumpfigen Alluviums, das bei Konfluenz einen breiteren Raum als sonst einnimmt, im Mittelgebirge schon früher erfolgt als im Flachlande, wo die hier noch viel weiter ausgedehnten Sümpfe vielfach erst in der Neuzeit trockengelegt sind, z. T. heute noch bestehen. Aber die ältere Zeit hat auch im Mittelgebirge viele Arbeit auf die Beseitigung dieses Hindernisses der Besiedlung verwenden müssen und erst spät ist mit dessen Beseitigung zugleich auch größere Sicherheit vor Hochwasser erreicht. Die Enge der Örtlichkeit (die auch die Ursache der nicht allzu großen Ausdehnung des Schwemmlandes ist) bedeutet allerdings einen großen Vorteil, aber dabei ist doch auch mit deren Nachteilen sehr stark zu rechnen. — Für den Verkehr bringt die Konfluenz noch insofern eine Besonderheit mit sich, als dessen beide Richtungen sich zu den beiden Flüssen reciprok verhalten. Was für den einen Fluß Längsrichtung, ist hier für den andern Querrichtung.

Der Mündener Kessel,[1] der also seinem Bau nach wohl größtenteils dem Fulda-Wesertale angehört, besteht aus drei durch die Flüsse geschiedenen Hauptteilen, dem dreieckigen Kern im innern Winkel zwischen den Flüssen und je einem ungefähr elliptischen Stück an deren Außenseiten. Das Kernstück im innern Winkel zwischen Werra und Fulda ist in der Hauptsache das Aufstauungsdreieck, das regelmäßig durch den Zusammenstoß zweier Wasserläufe entsteht und zumeist mit feinen Sinkstoffen angefüllt ist. Es wird im Südosten begrenzt durch den 130 m hohen Steilabfall des Kattenbühls, der durch den erwähnten Einbruch aufgerichteten nördlichsten Spitze der Kaufunger-Wald-Scholle. Dieser scharfe Abschluß reicht jedoch von der Werra ab nur etwa bis zur Mitte der Grundlinie des Dreiecks. Hier biegt die Böschung rechtwinklig nach Südosten um, sie bildet den Westrand der Mulde von Königshof, die ihre Entstehung größtenteils dem erwähnten Einbruch verdankt (Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Durch ihr allmähliches Ansteigen vermittelt diese Mulde zwischen dem Mündener Tale und der Hochfläche des Kaufunger Waldes; durch zwei Bäche, den Vogelsangsbach, in seinem Oberlaufe Eselsbach genannt, und einen Zufluß von rechts ist sie in flach gewölbte Rücken geteilt, von denen der westliche, der Galgenberg, mit seinem äußeren niedrigen Steilabfall den rechtsseitigen Hang des Fuldatales bildet. Der Fluß hat am Galgenberge auf eine Strecke von mehr als 1 km sein Hohlufer. — Die Ellipse am linken Ufer der Fulda wird gebildet von dem Fuß und dem Abhang der südöstlichen Ecke der Reinhardswaldscholle. Außer der Erosion des Flusses haben auch tektonische Ursachen mitgewirkt, um diese Ecke so stark abzuschleifen und nach innen auszubuchten. Wenigstens scheint dem Triangelgraben, der von der kleinen Basaltkuppe des Staufenberges herabkommt, wie die Ausfüllung seines oberen Teiles mit tertiärem Sand beweist, Spaltenbildung, die an das Basalt-

[1]) Die einzige einigermaßen brauchbare kartographische Darstellung der Stadt mit ihrer näheren Umgebung in größerem Maßstabe (Terrain in Schummerung) in Weser und Ems II, S. 390, leider ist der größere Plan unvollständig, der kleinere nicht sehr zuverlässig. Der von mir angefertigte Plan ist in der Situation größtenteils nach eigenen Aufnahmen gearbeitet, die Höhenlinien sind, soweit sie nicht dem Meßtischbl. Jühnde und Bl. Veckerhagen der hess. Niveaukarte entnommen sind, nach Forstkarten gezeichnet, in der Altstadt und bis zum Bahnhof hauptsächlich auf Grund des Nivellements des städtischen Bauamts konstruiert. Das Meßtischbl. Münden, eine Neubearbeitung des Bl. Veckerhagen der hess. Niveaukarte, wird voraussichtlich in kurzem erscheinen.

vorkommen anschließt, zu Grunde zu liegen. — Die Bildung des rechten Werraufers ist der des linken Fuldaufers sehr ähnlich, gleichfalls ein flußaufwärts sanfter, flußabwärts steiler geböschter, dazu konkav zum Flusse ausgebogener Abhang, der südliche Abfall des Blümer Berges, der durch die Neigung der Schichten nach dieser Seite veranlagt, durch die Erosion noch weitere entsprechende Ausbildung erfahren hat. Der Rand des Blümer Berges schließt jedoch flußaufwärts nicht unmittelbar an die Werra an, wie der des Reinhardswaldes an die Fulda, sondern zwischen ihm und dem Kramberge (s. oben), der seiner Bildung nach zu dem letzten Abschnitt des Werratales gehört, liegt noch eine kleine Mulde, deren Mitte eine durch die Erosionsarbeit zweier Bäche zu beiden Seiten herausmodellierte kuppenartige Erhöhung, die Querenburg, einnimmt. An seinem Südwestende verläuft der Blümer Berg, steil zum Wasser abfallend, genau auf die Stelle zu, an der die Einmündung der Fulda in die Werra erfolgt. Ihm gegenüber springt der Reinhardswald mit einer schmalen Nase vor, die das Fuldatal vom Wesertale scheidet. So ist hier als Abschluß des Mündener Kessels ein enges Tor gebildet, in dem die Fulda in die Werra fließt und das Wesertal seinen Anfang nimmt. Der schmale Saum von Altmünden stellt am linken Ufer einen Übergang her zu dem ersten ringsum scharf begrenzten Teile des Wesertales, dem Gimter Felde (das linksseitige Ufer bei dieser Benennung einbegriffen).

Die jüngeren Ablagerungen, die den Boden dieses Kessels bedecken, sind heute so gut wie ganz fester Boden, aus älteren Geschichtsquellen, Funden und Ortsnamen läßt sich noch einzelnes über den Verlandungsprozeß nachweisen. Die Ufer der Flüsse sind, soweit sie nicht Hohlufer sind, also vom anstehenden Gestein gebildet werden (am Fuße des Galgenberges, des Rabanenkopfes und des Questenberges) oder das Diluvium unmittelbar an das Wasser herantritt, wie beim Eintritt der Werra in das Tal unter der Ecke des Kattenbühls (vgl. geolog. Meßtischbl. Jühnde), ehemals sumpfig gewesen und erst im Laufe des Mittelalters, meist unter menschlicher Beihülfe, fest geworden, zugleich auch nicht unbedeutend gegen das Wasser vorgeschoben. Im tiefer gelegenen Teil des inneren Winkels zwischen den Flüssen sind an verschiedenen Stellen Pfahlroste gefunden, die aus dem frühen Mittelalter stammen mögen, also war in dieser Zeit hier noch Sumpf. Alle Werder sind ehemals halbfeste Flußinseln gewesen, deren völliger Anschluß an die Flußufer z. T. erst in neuster Zeit erfolgt ist. Auf dem Rattwerder ist der Ansatz eines alten Armes der Fulda erst bei der Begradigung des Ufers gelegentlich der Kanalisierung des Flusses beseitigt, auch auf neueren Karten (z. B. der Generalstabskarte) ist er noch dargestellt. Ein kleineres Werder lag weiter flußabwärts, im Kriegenhagen[1]), der Name „Lake", den hier eine Wiese ehemals führte, weist auf einen versumpften Flußarm hin. An der Werra lag ehemals in Schulzenrode ein kleines Werder,[2]) das Zickenwerder unterhalb der jetzigen Eisenbahnbrücke ist nach sicherer Überlieferung erst im 17. Jahrhundert völlig verlandet. Auch die jetzigen Mühlenarme würden ohne die Wehranlagen nicht bestehen bleiben, teilweise verraten sie überhaupt durch sehr geradlinigen Verlauf ihren künstlichen Ursprung, größtenteils sind jedoch, wird man annehmen dürfen, in den jetzigen Teilungen der Flüsse ältere Zustände erhalten geblieben. Der Boden des Tales ist also in der Hauptsache ursprünglich ein Gemenge von

---

[1]) Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Lüneb. VIII, Nr. 184.
[2]) Sudendorf, a. a. O.

Flußarmen und Sumpfgelände gewesen, in dem erst eine Jahrhunderte dauernde Kulturarbeit Wasser und Land scharf geschieden hat. Als einzige Punkte von größerer Festigkeit heben sich auch hier die Schuttkegel der Bäche ab. Der Vogelsangsbach hat eine ganz gewaltige Schottermasse im Tale abgelagert. Sie reicht vom Galgenberge bis in die obere Stadt hinein. Ein anderer Schuttkegel findet sich bei dem Bach, der aus Hermannshagen kommt, an der Stelle seines Eintritts in das Haupttal (geolog. Meßtischbl. Jühnde).

Die Hochwassergefahr ist auf diesem Boden seiner tiefen Lage und des Zusammenflusses wegen sehr groß, bei der größten an der Weser überhaupt beobachteten Flut, von 1342, die jedoch sonst allgemein nur von ganz kurzer Dauer war, „wird bloß bei der besonders niedrig gelegenen Stadt Münden ausdrücklich von mehrtägiger Überschwemmung berichtet" (Weser und Ems III, S. 566). In jedem Jahrhundert hat die Stadt mehrmals bis an die Höhe, auf der die Aegidienkirche steht, d. h. den Schuttkegel des Vogelsangsbaches[1]), unter Wasser gestanden. Die Nachrichten über diese Naturereignisse sind meist recht ausführlich und werden auch durch Hochwassermarken an den Hauptgebäuden der Stadt bestätigt.[2]) Aus den städtischen Rechnungen sei außerdem zur Charakterisierung des großen Schadens, den Hochfluten anrichteten, erwähnt, daß nach der vom 16. Januar 1682 die Regierung der Stadt den Schoß für das verflossene Jahr erließ (Rechn. v. 1681, S. 9). 1590 riß das Hochwasser die Walkemühle (oberhalb der Grabenmühle) weg (K.-R. 1593, S. 12).

Die Hindernisse, die die Flußtäler überhaupt für Verkehr und Besiedlung bieten, finden sich somit hier infolge der Konfluenz gehäuft. Der unmittelbare Zusammenstoß von Fluß und anstehendem Gestein, beim Hohlufer der Fulda am Siechen- und Galgenberge, sowie der Anschnitt des Reinhardswaldvorsprunges (des Rabanenkopfes), bei der Werra des Endes des Blümer Berges (des Questenberges), hat den Verkehr, besonders älterer Zeit, an diesen Stellen recht schwierig gestaltet. Es ist zwar kaum anzunehmen, daß die erstere Strecke vom Verkehr ehemals ganz gemieden sei, und die Fuldastraße, wie Wißmann glaubte, den Fluß einmal bei Bonafort und zum zweiten Male vermittelst der Oberen Fähre überschritten habe. Denn die Mündener Stadtrechnungen beweisen durch die Erwähnung einer Ausbesserung des Weges am Siechenberge vom Schiff aus (1419, 27), daß hier der Hauptweg am Wasser entlang führte. Aber mit Rücksicht auf die Hochwassergefahr war die Anlage eines Bergweges über den Galgenberg ebenso gut erforderlich wie über den Questenberg; am Rabanenkopfe hat bis in die neueste Zeit überhaupt kein fahrbarer Weg entlang geführt, die Verbindung zwischen den Siedlungen am linken Fuldaufer und am linken Weserufer stellten ehemals nur Bergwege her (vgl. hess. Niveaukarte Bl. Veckerhagen). Die erst 1883 am Rabanenkopfe angelegte Chaussee ist noch Jahre lang durch den Absturz von Felsmassen gefährdet gewesen. Die Hochwassergefahr und der Sumpfboden erforderten frühzeitig Pflasterung der nahe am Wasser entlang führenden Straßen,[3]) so des danach benannten Steinweges (schon 1400 erwähnt) und der Casseler Straße (1528).[4]) Für das Herankommen an die Flüsse zum Zweck des Überschreitens mußten die Sümpfe

[1]) Vgl. den Plan mit der Hochwassergrenze von 1841 in Weser und Ems II, S. 390.

[2]) Vgl. Quentin, von den Mündenschen Wasserfluten, Ann. d. Braunschw.-Lüneb. Churlande, Jahrg. IV, 3, S. 548 ff. Danach Willigerod, GM S. 142, 316 f., 459 f.; Lotze, GStM S. 261 ff.; Weser und Ems III, S. 564 ff.

[3]) Vgl. Landau, Zeitschr. f. deutsch. Kulturgesch. von Müller und Falke, 1856, S. 488.

[4]) Stadtbuch Bl. 56; Kämm.-Rechn. 1528, Bl. 56.

ganz besonders hinderlich sein. Eine leidlich bequeme Stelle zum Überschreiten der Werra bot nur die Mündung des Hermannshäger Baches, wo der Raum zwischen den festen Rändern, des Diluviums links und des Schuttkegels rechts nur etwa 130 m beträgt. In der Tat muß diese Furt „to dem kattenbule“, die 1397 noch in Benutzung war und sogar Einkünfte für die herzogliche Kasse lieferte,[1]) schon für den Verkehr ältester Zeit Bedeutung gehabt haben. Das beweist die Anlage der Querenburg, wahrscheinlich einer sächsischen Volksburg, gerade über dieser Stelle.[2]) Die Benutzung des hier auf den Fluß zuführenden Weges in ältester Zeit wird durch einen Gräberfund in Hermannshagen sichergestellt.[3]) Hier scheinen auch weiter aufwärts noch mehr Gräber zu liegen; die bei der Verkoppelung eingeebneten nördlich Wiershausen (vgl. Meßtischbl. Jühnde) dürften gleichfalls auf diesen Weg zu beziehen sein. Der andere Schuttkegel im Tale, an der Mündung des Vogelsangsbaches, wo auch im Flusse selbst ehemals (der Bach ist heute verbaut) eine ganz beträchtliche Anhäufung von Geröllen stattgefunden haben muß, eignete sich sehr wenig zum Ausgangspunkt für den Übergang über den Fluß, da gerade gegenüber die „Lake“, also eine Sumpfwiese, den Weg zum Flusse unmöglich machte. Günstigere Verhältnisse bieten die Ufer etwas weiter oberhalb, wo rechts nur ein ganz schmaler Alluvialsaum zwischen Fluß und anstehendem Gestein liegt, links das jüngere Alluvium durch einen Vorsprung schwach geneigter, also wohl etwas älterer Ablagerungen unterbrochen ist. Doch fehlt an dieser Stelle dem Flusse eine eigentliche Furt, es kann daher zweifelhaft sein, ob man in ältester Zeit den Fluß hier durchschritten hat. Jedenfalls hat schon im Mittelalter eine Fähre den Verkehr vermittelt.[4]) Für die Brücke, die sie schließlich in neuester Zeit ersetzt hat, ist indessen nicht diese Stelle gewählt, da sie einerseits von der Stadt zu weit entfernt ist, andererseits gerade Werderbildung (die für Fährbetrieb der Teilung des Flusses wegen höchst ungünstig ist, man kann sagen, denselben ganz verbietet) für Brückenbau die günstigsten Verhältnisse liefert. Unterhalb der oberen Spitze des Tanzwerders ist es möglich gewesen, die Pfeiler der Brücke sämtlich auf trockenem Lande anzulegen — offenbar eine große Erleichterung des Baues und eine Gewähr für seine Festigkeit. Außerdem konnte hier der linksseitige Ausgang auf diluvialen Boden, und flach darunter lagernden Felsen, also aus dem Hochwasserbereich heraus gelegt werden (für den rechtsseitigen Ausgang wurde dasselbe durch Aufschüttung erreicht). In der Tat steht so die Brücke an dem unter den modernen Verhältnissen günstigsten Punkte, sie vermittelt bequem den größeren Verkehr der Stadt Münden nach dem linken Ufer der Fulda sowohl wie der Weser, nur für den Kleinverkehr nach diesem letzteren ist, wie ehemals eine zweite Fähre, so in der Neuzeit noch eine zweite Brücke erforderlich geworden. — Es ist anzunehmen, daß die Werra im Mündener Tale noch eine zweite Furtstelle gehabt hat, vor der Einmündung der Fulda, wo jedoch die Untiefe nicht durch Geröllaufschüttung eines Baches, sondern durch Verbreiterung und Werderbildung veranlaßt war, vielleicht auch verbunden mit einer Barre härteren Gesteins, dem letzten Rest der Verbindung zwischen Reinhardswald und Blümer Berg. Es ist dies die Stelle, an der die Werra

[1]) Sudendorf, Urkundenb. VIII, Nr. 184, vgl. Zeitschr. f. Niedersachsen 1900, S. 297

[2]) Rübel, die Franken, S. 115.

[3]) Vgl. Münd. Nachrichten 1881, Nr. 73.

[4]) Priv.-Buch Nr. 14 von 1354; Kämm.-Rechn. 1405, 13′.

so starken Fall hatte, daß Schiffe ohne eine Schleuse nicht durchfahren konnten.[1]) Das kleine Werder, das die Untiefe veranlaßte, erleichterte außerdem den Übergang an dieser Stelle, auch der Aufstieg aufs Ufer war wenigstens am Fuße des Blümer Berges durch Felsboden und Diluvium bequem gemacht. Dagegen lag am linken Ufer zwischen dem Fluß und dem Rande des Schuttkegels des Vogelsangsbaches ein Zwischenraum von etwa 300 m Breite, der ganz mit sumpfigem Jungalluvium ausgefüllt war. Es ist deshalb nicht wahrscheinlich und fehlt auch an sicheren Anzeichen dafür, daß diese Furt schon früh in Benutzung gewesen ist. Die große Bedeutung der hier auf die Werra zuführenden Straße hat jedoch, noch ehe der Sumpfboden vollständig fest geworden war, einen Brückenbau erforderlich gemacht, Reste einer hölzernen Brücke, die weit auf den Boden der jetzigen Stadt hinüberreichte, sind bei Aufgrabungen auf der unteren Langen Straße zu Tage gekommen. An deren Stelle ist im 14. Jahrhundert ein Bau aus Quadern des Buntsandsteins der Umgegend getreten, nicht erst in den Jahren 1397—1402, wie zuerst Quentin[2]) angegeben hat und danach in die späteren Schriften zur Geschichte Mündens übergegangen ist. Denn die „steinerne Brücke" wird schon in einer Urkunde von 1329 erwähnt,[3]) mehrere andere Erwähnungen einer „Brücke" müssen deshalb gleichfalls auf die steinerne bezogen werden. Sie ist somit die älteste steinerne Brücke an der Werra-Weser oberhalb des alten Königshofes und wichtigen Übergangspunktes für die Verkehrsstraßen der Weserlandschaft, Höxter.[4])

Als Platz für eine entwicklungsfähige Siedlung kann in dem ganzen Talkessel doch nur der innere Winkel zwischen den Flüssen in Betracht kommen, mag dieser sich zunächst auch nur durch den Schutz, den er für eine mittelalterliche Stadtsiedlung bot, empfohlen haben. Allerdings ist die Hochwassergefahr hier so groß, daß die eigentliche Mündungsstelle heute noch unbesiedelt ist. Die Teilung der Flüsse, die später durch Wehranlagen aufrecht erhalten wurde, ermöglichte jedoch immerhin genügende Nahelage am Wasser und zugleich Benutzung des älteren Alluviums, das doch wenigstens schon in älterer historischer Zeit verfestigt war. Der Schuttkegel des Vogelsangsbaches, der, wenn etwas näher an der Werra gelegen, den besten Boden für eine Siedlung abgegeben hätte, bot so wenigstens gegen Eindringen etwaigen Hochwassers von Süden her willkommenen Schutz. Von den übrigen Siedlungen des Tales (dessen einzelne Teile ursprünglich von einzelnen Siedlungen besetzt gewesen sind) hatte höchstens Ratten, das links der Fulda am Eintritt der linksseitigen Fuldastraße oberhalb des alten Flußarmes lag, durch die steile Böschung des Talhangs an dieser Stelle besser gegen Hochwasser gesicherte Lage.[5]) Altmünden dagegen, auf dem Übergang vom Fulda- zum Wesertale nördlich des Rabanenkopfes, hatte zwar eine Feldmark, die durch Lößauflagerung

---

[1]) Vgl. Willigerod, Geschichte von Münden, S. 67; Guthe, die Lande Braunschweig und Hannover ² 1888, S. 425; Weser und Ems II, S. 373.

[2]) Diplomatische Nachrichten von der Kalands-Brüderschaft zu Münden a. d. Werra, Göttingen 1779, S. 2, Anm. g.

[3]) Königl. Staatsarch. Hannover, Hilwartshausen Nr. 134.

[4]) Vgl. Weser und Ems II, S. 383; Guthe, a. a. O., S. 433.

[5]) Vgl. Lotze, GStM S. 338; Karten: Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, B, b, 14, Aufnahme der Grenze zwischen Hannover und Hessen bei Münden von Leopold und Schriver, 1738; Entwurf des Ratterfeldes u. s. w., vermessen von F. Th. Willich 1756, in der Sammlung der Tillyschanze; die Angaben Landaus, wüste Ortschaften, S. 13, sind ungenau.

ziemlich steil ansteigt und jedem Hochwasser entrückt ist, die Siedlung selbst dagegen war auf ihrem Alluvium selbst schwachem Hochwasser erreichbar. Blume endlich, auf dem rechtsseitigen Werraufer, bezeugt durch seinen Namen [1]) seine Lage auf Aueboden, es ist erst in der neuesten Zeit durch Aufschüttung einigermaßen gegen schwächere Hochfluten gesichert worden. — Die andere Schuttlandbildung des Talkessels, an der Mündung des Hermannshäger Baches, hat so geringen Umfang (vgl. geolog. Meßtischbl. Jühnde), daß sie für Besiedlung kaum in Betracht kommen kann.

Das innere Mündungsdreieck ist also zwar nicht eine für Besiedlung besonders günstige, aber auch nicht gerade ungünstige Stelle des Tales. Jedenfalls aber ist hier allein die Möglichkeit geboten, die sämtlichen Verkehrsbeziehungen des Tales zugleich und unmittelbar ausnutzen zu können, während die andern besiedelten Stellen nur einzelne Wege auszunutzen gestatteten. So Ratten nur den Talzug der linksseitigen Fuldastraße, für die es die Fährensiedlung des linken Ufers hätte sein können, wie Oberode für den Hedemündener Übergang über die Werra. In der nebensächlichen Bedeutung dieser Straße dürfte wohl neben der Nachbarschaft Mündens der Hauptgrund für das Eingehen der Siedlung zu suchen sein. Vermutlich hat dabei noch die fortschreitende Verlandung des Fuldaarmes, an dem die Siedlung lag, mitgesprochen; damit wurde ihr eine wichtige Erwerbsquelle, die Fischerei, genommen, für die, (vgl. Gimte) halbverlandete Nebenarme sehr günstige Verhältnisse bieten. [2]) Noch mißlicher für den Verkehr war die Lage Altmündens zwischen dem Steilhang des Reinhardswaldes und Fulda und Weser, wo selbst kleine Gehängetäler fehlen, die für den Querverkehr Wege zum Flußtale bilden könnten, und auch nach dem Innern des Mündener Kessels ehemals nur eine Fähre über die Fulda (noch früher die erwähnte Verbreiterungsfurt), später nur eine Fußgängerbrücke eine mangelhafte Verbindung herstellte. Bis in die neueste Zeit hat hier ein fahrbarer Weg an der Weser überhaupt gefehlt, die Fahrverbindung zwischen Münden und Veckerhagen führte am rechten Ufer des Flusses entlang und erst vermittelst der Hemeler Fähre auf das andere. Altmünden wies seine Lage noch mehr als Ratten auf den Verkehr auf dem Flusse hin, es ist, wie sich aus mittelalterlichen Quellen noch sicher nachweisen läßt, wie Blume ein Fischerdorf gewesen, dessen Bewohner bei ihrer Umsiedlung nach Münden das Hauptkontingent zu dessen Fischer- und Schifferbewohnerschaft gestellt haben. Günstiger als Ratten und Altmünden liegt Blume. Gewiß hat auch hier der Verkehr auf und am Wasser die Hauptbedeutung gehabt, Blume war gleichfalls ursprünglich Fischerdorf und ist von der Fischerei weiter zur Schiffahrt und zum Holzhandel, der heute noch hier vorzugsweise seinen Sitz hat, fortgeschritten. Außerdem hat jedoch die Siedlung auch von den Straßen, die hier an der Werraüberbrückung zusammenlaufen, einigen Vorteil gezogen. [3])

---

[1]) Blomena 1300, Landau, Hessengau, S. 85.

[2]) Vielleicht hängt auch die Anlage des Wehres zwischen Bonafort und der Oberen Fähre, das 1354 weggenommen werden mußte (Münd. Privileg.-Buch Nr. 14, Willigerod, GM S. 148), mit dem Eingehen Rattens eng zusammen. Die Möglichkeit ist sogar nicht ausgeschlossen, daß durch das große Hochwasser von 1342 (Willigerod, GM S. 142; Lotze, GStM S. 261; Weser und Ems III, S. 565—568 mit einer sehr eingehenden Darstellung auf Grund zuverlässigen Materials) die Fulda hier bei Ratten ihre jetzige Laufrichtung erhalten hat, vorher dagegen in der Richtung jenes alten Armes geflossen ist. Die Anlage des Wehres, die Verlandung des Armes und das Eingehen Rattens ließe sich dann daraus sehr wohl erklären.

[3]) Lotze, GStM S. 322; Münd. Kämm.-Rechn. 1594, 173: Dem Blomischen Post, so in Schiffartts sachen Briefe von Speyer brachte.

— Auch ihren Grundrissen nach sind jedenfalls Ratten und Altmünden, wie Blume heute noch, echte Tallängssiedlungen gewesen. Blume ist noch dadurch ausgezeichnet, daß es seine einzige Häuserreihe nicht dorfstraßenartig offen, sondern wie eine Stadtstraße geschlossen gebildet hat. Das ehemalige Dorf zeigt hierin seine Entwicklung zur Vorstadt, die es als Münden gegenüberliegender Brückenkopf genommen hat. Dabei hat auch mitgewirkt, daß die Siedlung keine Feldmark besitzt, sondern nur die Höfe, auf denen die Häuser stehen, daß also zur Ausnutzung des Raumes möglichste Zusammendrängung erforderlich war.

Die dörflichen Siedlungen des Kessels sind demnach vorzugsweise auf den Längsverkehr begründet gewesen, keine von ihnen zeigt Kreuzung von Verkehrslinien der beiden Richtungen. Die städtische Hauptsiedlung im innern Mündungswinkel der Flüsse ist dagegen der Punkt des Zusammentreffens aller Verkehrsbeziehungen, die hier überhaupt in Betracht kommen. Die Fuldalängsstraße trifft hier auf die ihre Richtung kreuzende Werra, muß sie also überschreiten, die Straße von Westen muß die Fulda überschreiten und läuft mit jener zusammen. Die Werrastraße braucht nicht unbedingt diesen Teil des Tales zu berühren, die Überbrückung des Flusses bringt sie jedoch unmittelbar mit ihm in Verbindung. Ebenso gut liegt hier für den engeren und engsten Verkehr der eigentliche Mittelpunkt, alle Teile des Tales liegen um dieses Dreieck herum, wie die Schale um den Kern, sie berühren es sämtlich, eine Verbindung unter einander ist für sie kaum möglich ohne Vermittlung dieses Mittelteils, dieser erst macht aus ihnen eine höhere Einheit.

In der Tatsache, daß die Werra mehr als 500 Jahre früher überbrückt ist als die Fulda, tritt das Verhältnis Mündens zu den Flüssen klar zu Tage, die Stadt ist in erster Linie Brückensiedlung der Straße von Süden her „an der Werra“. Bis ins 19. Jahrhundert hinein hat ihr Name diesen Zusatz geführt zur Unterscheidung von den vielen ähnlichen Ortsnamen, sogar amtlich ist diese Benennung angenommen, das städtische Siegel von 1509 trägt sie.[1]) Topographisch steht, wie oben ausgeführt, der Übergang von Münden hinter dem von Hedemünden ursprünglich zurück, so daß dieser letztere in der Urzeit vom Verkehr bevorzugt wurde. Im weiteren Umkreise bot er jedoch den großen Vorteil, daß bei dem Wege von Kassel auf Münden bedeutend geringere Steigung zu überwinden war als bei dem auf Hedemünden. Die Kaufunger-Wald-Hochfläche konnte in 350 m Höhe überschritten werden, von Hedemünden betrug die Steigung über 100 m mehr bei nur wenig längerem Weg. Dieser Zugang vor Münden stand andrerseits hinter dem auf Witzenhausen zurück, da hier die Täler der Losse und Gelster benutzt werden konnten — eine Abkürzung des Weges, die sich auch durch die fast 100 m geringere Steigung empfahl. Doch lagen diese beiden Übergangsstellen schon so weit von einander entfernt, daß jede ihre besondere Bedeutung, für verschiedene Hauptstraßen behalten konnte, Witzenhausen für die Berliner, d. h. nordöstliche, Münden für die nach Hannover und den Hansastädten, d. h. nach Norden bezw. Nordnordosten führende Straße. Im besondern empfahl sich der Mündener Übergang für einen Weg nordnordöstlicher Richtung auch dadurch, daß er sich am wenigsten weit von der geraden Verbindungslinie zwischen den beiden zunächst hier in Betracht kommenden größeren städtischen Siedlungen, Cassel und Göttingen,

[1]) Fischer, Kunstdenkmäler und Altertümer im Kr. M., S. 53; Zeitschr. d. hist. Ver. f. Niedersachsen 1900, S. 298.

entfernt. Zwischen diesen beiden, und damit der hessischen Senke und dem Leinegraben, nimmt Münden zwar nicht die Mitte ein — es ist von Cassel $^2/_5$, von Göttingen $^3/_5$ der gesamten Strecke entfernt — aber es ist doch durch den Übergang über die Werra der geographisch am schärfsten gekennzeichnete Punkt. Auch wenn die Fulda viel unbedeutender wäre als sie es ist, so daß von einer Konfluenzstelle (bei dieser Bezeichnung wird immer annähernde Gleichheit der Wasserläufe vorausgesetzt) nicht mehr die Rede sein könnte, würde sich hier an der Übergangsstelle eine größere Siedlung entwickelt haben.

Die Bedeutung des Werraüberganges tritt in militärischen und politischen Ereignissen, die Münden berührt haben, sehr klar hervor. Die Stadt galt mit Recht ihrer Brücke wegen als Schlüssel des ganzen Herzogtums Braunschweig, als Tor im besondern des südlichen Teils desselben, Göttingens: clavis Brunoniae, porta Theopoleos, wie es in einer Inschrift an der ehemaligen Befestigung des Oberen Tores, d. h. des Eintritts der Casseler Straße in die Stadt, heißt.[1]) Daß die langwierigen Kämpfe zwischen Franken und Sachsen,[2]) die nachweislich z. T. mit Hauptereignissen in dieser Grenzlandschaft ihren Schauplatz gehabt haben, auch dem Mündener Werraübergang eine entsprechende Rolle zugewiesen haben, ist wahrscheinlich.[3]) Im späteren Mittelalter hat eine geräumige Burg zusammen mit der gleichfalls befestigten Brücke einen für mittelalterliche Verhältnisse außergewöhnlich starken Schutz des Flußüberganges gebildet.[4]) Im weiteren Sinne war natürlich die Stadt selbst durch ihre Befestigung der Brückenkopf geworden. Allerdings hat der Übergang Mündens an Braunschweig-Lüneburg die Folge gehabt, daß die ursprüngliche Richtung des Brückenkopfes (als fränkischer Grenzburg gegen Norden) sich in die entgegengesetzte verwandelt hat, indem Münden nun Grenzfeste Braunschweigs gegen Hessen wurde. Die Möglichkeit eines derartigen Wechsels liegt eben in der Natur der Brückenstadt begründet. Die Verkehrsverbindung beider Ufer drängt stark auch zu politischer Vereinigung. Wäre die Stadt bei Hessen geblieben, so hätte dieses jedenfalls versucht, sich über die Werra hinaus auszudehnen. Der Werrabrücke muß also jedenfalls ein gewisser Einfluß auf die politische Zugehörigkeit der ganzen Landschaft südlich von Münden zugesprochen werden. — Der siebenjährige Krieg hat, wie für das Obergericht (vgl. oben S. 24), auch für Münden durch die Lage an der Hauptanmarschlinie der Franzosen abwechselnd feindliche Besetzung und Wiederaufgabe mit sich gebracht,[5]) begreiflicher Weise unter schwerster Schädigung der materiellen Entwicklung der Stadt. — Beim Werraübergang sollte noch 1866, als die hannoversche Armee sich bei Göttingen versammelte, gegen eine von Süden anrückende preußische Brigade Widerstand geleistet werden, die Vorstadt Blume wurde deshalb zur Verteidigung eingerichtet, ohne daß es jedoch schließlich, infolge des schleunigen Abmarsches der hannoverschen Armee nach Thüringen, hier überhaupt zum Zusammenstoß gekommen wäre.

---

[1]) Mithoff, Kunstdenkmäler und Altertümer im Hannoverschen II, S. 142; Willigerod, GM S. 311.

[2]) Karl der Große wählte bekanntlich öfter das Diemeltal als Angriffsstraße gegen die Sachsen. Die Gründung des Klosters Lippoldsberg hängt mit einem Kampf zwischen Franken und Sachsen an dieser Stelle zusammen (Landau, Hessen, S. 200). Der Reinhardswald war eine fränkische Mark (Wenck in Zeitschr. d. Vereins f. hess. Gesch. u. Landeskunde, N. F., 1902)

[3]) Rübel, die Franken, S. 115 u. 125.

[4]) Vgl. das älteste Bild von Münden (von 1570) in Hogenberg und Bruins Städtebuch.

[5]) Willigerod, GM S. 434 ff.; Lotze, GStM S. 138 ff.

Auch im Handelsverkehr bildet diese Straße einen der Hauptwege des Großverkehrs zwischen dem Süden und dem Norden, nicht nur Deutschlands, sondern Europas, die mittlere Straße des westlichen Deutschland, deren Bedeutung zwar ehemals der ihrer Nebenbuhler im Osten und Westen (durch Thüringen und am Rhein) nicht gleichkam, aber im ganzen doch für die von ihr durchzogenen Landschaften gewiß verhältnismäßig ebenso groß war. Ihrem Verlauf nach war sie ja auch in der Tat (vielleicht abgesehen von der Urzeit) nur eine Abzweigung der Rheinstraße, da sie diese erst bei Frankfurt verließ. Mit dem Rhein kann die Weser überhaupt nicht in Wettbewerb treten. Nur besondere Kriegsverhältnisse haben es einmal in der Revolutionszeit durch Sperrung des rheinischen Verkehrsweges dahin gebracht, daß die Weserlinie eine Zeit lang den ganzen Verkehr im Westen leitete, und dadurch allerdings eine — nur sehr kurze — Periode geradezu überraschenden Aufschwungs für Münden herbeigeführt wurde, woran auch der Landverkehr starken Anteil hatte.[1]) In dieser Zeit gab es in der kleinen Stadt von 4000 Einwohnern (1802: 4141, vgl. Kämm.-Rechn.) 46 Großkaufleute (Lotze, S. 239); die Verpachtung des Brücken- und Wegegeldes brachte seit 1800 das Doppelte des bisherigen Ertrages (Kämm.-Rechn. 1800). Im allgemeinen hat jedoch selbstverständlich Münden niemals für den Landverkehr eine Bedeutung gehabt, wie sie ihm der Flußverkehr von selbst gab. Abgesehen von den ungünstigen Verkehrsverhältnissen der Kaufunger-Wald-Hochfläche, im besondern dem gefährlichen Steinbachtal, jedenfalls auch die Privilegien, die zum Abladen und Ausbieten aller Waren in der Stadt zwangen, gerade den Großverkehr von der Berührung der Stadt abgehalten. Der eigentliche Großverkehrsweg von Hessen nach Bremen führte ehemals gar nicht über Münden, sondern westlich an Kassel vorbei nach dem Weserknie am Solling, die Hamburger Straße durch den Paß von Eichenberg ins Leinetal.[2]) Daraus werden einige, auf den ersten Blick verwunderlich erscheinende Tatsachen der älteren Geschichte Mündens zu erklären sein, so das langsame Anwachsen der Stadt im 14. Jahrhundert, das den Rat 1371 zur zeitweiligen Aufhebung des Bürger- und Gildenrechts veranlaßte;[3]) ebenso auch die geringe Höhe des Durchgangsverkehrs in Wein im Jahre 1409/10.[4]) Erst der Ausbau der Straße zwischen Cassel und Hannover hat den Hauptzug des südnördlichen Verkehrs über Münden geleitet. Wie die Dörfer des Obergerichts (vgl. oben S. 24) hat auch die Stadt in dieser Zeit, der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die Vorteile des Landgroßverkehrs älterer Zeit unmittelbar erfahren. Die vorzügliche Straße zog damals den Handelsverkehr nicht nur Hessens, sondern auch eines großen Teiles des Maingebietes, Unter- und Mittelfrankens, nach dem Norden auf sich. Wichtige süddeutsche Handelsstädte, wie Nürnberg, Frankfurt, Schweinfurt, unterhielten damals lebhafte

---

[1]) Vgl. Willigerod, GM S. 516ff; Lotze, GStM S. 238f.

[2]) Der Großverkehr vermied, um lästigen Abgaben auszuweichen, unter Umständen am Wege liegende Städte. Der Straßenzwang wirkte dem entgegen. Die Bremer Straße führte noch im 18. Jahrhundert nicht durch Cassel, sondern in seiner Nähe vorbei. Vgl. Zeitschr. f. hess. Geschichte und Landeskunde, N. F. IX, S. 365.

[3]) Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1883, S. 324.

[4]) Vgl. Schönfeld in der Vierteljahrsschr. f. Sozial- u. Wirtsch.-Gesch. I, S. 65. Dabei ist jedoch mit in Betracht zu ziehen, daß der mittelalterliche Verkehr ganz allgemein sich zu dem modernen verhält „wie ein Zwerg zu einem Riesen" (Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien I, S. 7-2). Auch der Verkehr im Mündener Flußhafen um 1600, der sich nach den erhaltenen Schlagdregistern sehr gut erkennen läßt, bestätigt dies.

Beziehungen zu Münden. Die von Kassel ausgehende Bremer Straße wurde vollständig in den Hintergrund gedrängt, sie war nur „Staatschaussee zweiter Klasse als Verbindung der geringeren Städte“ (Landau, Kurf. Hessen, S. 122). Durch den Bau der Eisenbahnlinien Hannover-Kassel und Göttingen-Bebra ist dann dies Verhältnis endgültig festgelegt. Sie sind die Fortsetzungen der hannoverschen und der Hamburger Straße (die von Göttingen ab zusammenlaufen), während die ehemalige Bremer Straße bis jetzt noch keinen Nachfolger in einer durchgehenden Bahnlinie gefunden hat.

Der großen Bedeutung der südnördlichen Straße und des dazugehörigen Werraübergangs gegenüber tritt die dieselbe kreuzende Verkehrslinie zwischen dem Westen und Osten und der Fuldaübergang stark zurück. Im Tale von Münden erreicht die nordwestlich gerichtete Linie des Werratales ihren Abschluß, die nördlich gerichtete des untersten Fulda- und des Wesertales legt sich ihr quer in den Weg. Der steile Ostabfall der Reinhardswaldscholle bildet ein starkes Hindernis für den Verkehr, Nebentäler, die in der Richtung des Werratales diese Schranke durchbrächen und als — wenn auch unvollkommene — Fortsetzung der Werralinie dienen könnten, fehlen vollständig. So ist der Verkehr auf das Fuldatal zwischen Bonafort und Wilhelmshausen angewiesen, dadurch ist jedoch zweimaliger Flußübergang kurz hintereinander erforderlich — für ältere Zeit gewiß ein ganz und gar abschreckendes Hindernis. Außerdem sind auch die beiden Flußtäler selbst auf den hier in Betracht kommenden untersten Strecken für größeren Verkehr durch ihre Enge zu wenig geeignet. Man zog begreiflicher Weise den Weg von Witzenhausen auf Cassel durch den Kaufunger Wald vor. Erst die Anlage der Eisenbahn hat wenigstens dem unteren Werratale zu der ihm als der natürlichen Verkehrslinie zukommenden Bedeutung verholfen (vgl. oben S. 7). Als Übergangspunkt für den Verkehr nach Westfalen ist jedoch trotz des großen Umweges, der sich daraus ergibt, Cassel beibehalten und wird es jedenfalls noch sehr lange bleiben, wenn auch eine Änderung hierin zu Gunsten Mündens im Hinblick auf die immer stärker werdende Überlastung der Bahnstrecke Münden-Cassel nicht ganz außer dem Bereich der Möglichkeit zu liegen scheint. Vorläufig ist Münden nur eine Station an dieser Bahn wie viele andere. Dasselbe war der Fall bei dem früheren Werra-Weser-Verkehr, auch hier bedeutete die Stadt nur den Punkt der Vereinigung mit der südnördlichen Richtung. In Wirklichkeit diente demnach auch die Werralinie dem Verkehr südnördlicher Richtung. Immerhin ist es jedoch für Münden vom größten Wert, unmittelbar auch an einer der wichtigsten deutschen West-Ost-Bahnen zu liegen und dadurch, von andern abgesehen, mit den bedeutendsten norddeutschen Binnenstädten, Berlin und Leipzig, bequemste Verbindung zu haben.

Der Abschluß der ostwestlichen Linie an der südnördlichen, der auf der Konfluenz beruht, stellt durch die Verbindung der beiden Arten von Verkehrswegen, der Landwege und der Wasserwege, die hier zu bewerkstelligen ist, noch einen besondern Vorteil dar. Mehr als die Landstraßen haben ja bekanntlich die Wasserwege, die der ältere Verkehr bevorzugte, die Entwicklung der Stadt Münden gefördert. Durch das Zusammentreffen der beiden ehemals weit hinauf schiffbaren Flüsse war Münden auch ohne das Verkehrshindernis, das das Stapelrecht der Stadt bildete, der gegebene Punkt, von dem aus die Flußgebiete ihre Waren austauschten. Der ältere, so viel schwerfälligere Handelsverkehr brauchte derartige Plätze mehr als der moderne mit seiner im Vergleich dazu ungeheuern Schnelligkeit der Beförderung. Münden war von Natur

zum Stapel- und Speditionsplatz geschaffen. „Hannöverisch-Münden," sagt J. G. Kohl (Der Verkehr u. d. Ans. usw., S. 193 Anm.) „spediert alle oberländischen Waren nach Bremen hinunter und besorgt für Bremen die seewärts eingekommenen an ihre Bestimmungsorte, nach Cassel, Frankfurt usw." und das von einer Zeit, in der das Stapelrecht der Stadt längst abgeschafft war. Für den reinen Wasserstraßenverkehr bestand ja allerdings von Hause aus ein natürlicher Zwang, aus- und umzuladen, durchaus nicht, die Schwierigkeit, die das Fahrwasser der Werra bei der Stadt bot, hätte durch Anlage eines Hohles, wie es später in der Tat vorhanden war, oder auch einer Schleuse beseitigt werden können (Weser u. Ems II, S. 378). Das Stapelrecht, das die Stadt bis ins 18. Jahrhundert ausgeübt hat, verdankt seinen Ursprung nachweislich offener Fehde zwischen Hessen und Braunschweig.[1]) Noch weniger Grund hatte der reine Landverkehr, hier umzuladen. Dagegen ist nicht zu vergessen, daß Münden immer als Umschlagsplatz, an dem der Verkehr von der einen Art von Wegen auf die der andern Art überging, größere Bedeutung gehabt haben mag, als jetzt noch zu erkennen möglich ist. Denn vor allem bringt doch der Einfluß der Fulda in die Werra dieser eine größere Wasserfülle, die die Befahrung unter allen Umständen gestattete, während gerade auf Fulda und Werra (dieser in besonders hohem Grade) die Schiffahrt immer unter der schlechten Beschaffenheit des Fahrwassers zu leiden gehabt hat (W. u. E. II, S. 375). Noch ehe die Schiffahrt selbst auf der Weser durch den Eisenbahnbau fast völlig unrentabel wurde, galten Werra und Fulda überhaupt nicht mehr als schiffbare Flüsse (W. u. E., a. a. O.). Auch in älterer Zeit wird der Verkehr, und zwar nicht nur der nächsten Umgebung, aus dem angeführten Grunde die Benutzung der Wasserstraßen oberhalb Mündens vielfach unterlassen haben, erst hier also auf den Wasserweg übergegangen sein. Insofern war also die Stadt von jeher auch immer Umschlagstelle. Die Kanalisierung der Fulda hat den Beginn der Schiffbarkeit bis Cassel hinaufgeschoben, Cassel dadurch zum Hafenplatz auch für das Gebiet der Werra zu machen, ist jedoch nicht gelungen, die Hebung des Schiffsverkehrs auf Fulda und Weser, die ja in der Tat erreicht ist, rührt allein von dem hessischen Verkehr her. Durch den Anschluß des Mündener Bahnhofs an die Wasserstraße wird vielmehr diese Stadt, allen geographischen Verhältnissen entsprechend, der Flußhafen für das Werragebiet, außerdem auch für die Gebiete der oberen Leine, der Wipper, Helme und z. T. noch der Unstrut

---

[1]) Nach den Ausführungen Doebners (die Städeprivilegien Herzog Otto des Kindes, Hannover 1882, S. 8 ff.) über das angeblich älteste Privileg der Stadt Münden, das das Stapelrecht begründete, muß dasselbe als Fälschung aus dem Jahre 1319 angesehen werden (vgl. auch Ilgen und Vogel, kritische Bearbeitung und Darstellung der Geschichte des thür.-hess. Erbfolgekrieges, 1247—1264, in: Zeitschr. f. hess. Geschichte u. Landeskunde, N. F. X, S. 296 ff.). Dazu stimmt zeitlich ganz vorzüglich die bisher nur von Rommel (Geschichte von Hessen II, S. 107) herangezogene und richtig gewürdigte Verordnung von braunschweigischer Seite aus dem Jahre 1316: „daß alle Casselsche Kaufleute, welche Salz zu Schiffe bei Münden vorbeiführten, davon jedesmal die Hälfte in der Stadt ausbieten sollten" und die hessische Vergeltungsmaßregel: „daß von allen bei Cassel vorbeifahrenden Mündenschen Kaufleuten ein Gleiches hinsichtlich aller ihrer Waren geschehen sollte" (gedr. bei Kuchenbecker, Analecta Hassiaca, IV, S. 267). Die Fehde zwischen Albrecht II. von Braunschweig und Otto I. von Hessen um den Besitz von Gudensberg und Schöneberg ist also die Veranlassung zur Gewährung des (zunächst beschränkten) Stapelrechts an die Stadt Münden von Seiten des Landesfürsten gewesen, die hessische Gegenmaßregel wird die Ausdehnung auf alle Handelswaren, d. h. die Fälschung von 1319, zur Folge gehabt haben.

werden, industriereiche Städte wie Heiligenstadt, Duderstadt, Mühlhausen, Nordhausen, Langensalza, Allendorf, Eschwege werden also jetzt mit Nutzen auf dem Wasserwege über Bremen exportieren können. Besonders wird diese Verbindung der im letzten Jahrzehnt aufgeblühten Kaliindustrie des oberen Werratales zu gute kommen, da der Wasserweg für Massengüter besonders vorteilhaft ist. Wenn man nach entsprechenden neuzeitlichen Hafengründungen, wie Ludwigshafen und Wallwitzhafen, urteilen darf, so wird diese Anlage den Anfang einer neuen Periode der Entwicklung der Siedlung bezeichnen. Die ehemals in Münden heimische Spedition wird hier bald wieder eine Stätte finden, der Handel, zu dem die Stadt entschieden die meiste natürliche Veranlagung hat, neu belebt werden, zugleich auch die Industrie mannichfaltige neue Anregungen erhalten.

Dem älteren Handel der Stadt haben, wie überall, die Eisenbahnen den Garaus gemacht, der neue Verkehr bedurfte Zwischenstationen nicht entfernt in dem Maße wie der alte; auch die Schiffahrt unterlag zunächst im Wettbewerb mit den Eisenbahnen. Trotz äußerst trauriger Verhältnisse konnte jedoch damals Guthe[1]) der Stadt bei Ausnutzung ihrer vorzüglichen Verkehrsverbindungen eine bessere Zukunft mit Hülfe der Industrie vorhersagen. In der Tat hat sich in verhältnismäßig kurzer Zeit Münden zu einer Industriestadt von Bedeutung entwickelt, also aus seiner günstigen Verkehrslage den den veränderten Verhältnissen entsprechenden Vorteil gezogen. Unmittelbare Verbindung mit wichtigen Verkehrs- und Handelsmittelpunkten ist für die Industrie hauptsächlich von Wert, weil diese großen Städte die stärksten Verbraucher aller Arten industrieller Erzeugnisse sind und in ihnen der Zwischenhandel, den die Industrie meist nicht entbehren kann, vorzugsweise seinen Sitz hat. Es kommt der Industrie Mündens in erster Linie zu gute, daß von hier eine Großstadt wie Cassel in $^1/_2$ Stunde zu erreichen ist, Hannover, Halle in 3—4 Stunden, Frankfurt, Magdeburg, Leipzig in 4—6 Stunden, die wichtigsten deutschen Handels- und Verkehrsplätze, Berlin, Hamburg, Bremen, in 6—7 Stunden. Der ungünstigeren Verbindung nach dem Westen entsprechend steht Köln trotz einer in Luftlinie um $^1/_3$ geringeren Entfernung mit Berlin gleich. Ganz besonders wertvoll ist für die Stadt die außergewöhnlich günstige Verbindung mit Cassel. Infolge des Zusammenfließens der beiden Bahnlinien wird diese Strecke von etwa 40 Zügen täglich befahren, ein Verkehr, der dem zwischen einander benachbarten Großstädten, z. B. Halle und Leipzig, nahe kommt. Im Güterverkehr liegen die Verhältnisse entsprechend. Die (mehr oder minder) bodenständigen Industrien haben Nutzen von der guten Verbindung mit den Plätzen starken Verbrauchs, also durch günstige Absatzbedingungen für die fertigen Produkte; so die alteingesessene Ton, Sand- und Braunkohlenindustrie des Steinbergs, die im 18. Jahrhundert ihren Hauptsitz in der Stadt hatte, heute durch Seilbahn an den Güterbahnhof angeschlossen ist; die Holzindustrie, die sich auf die weiten Waldungen der Umgegend stützt; die Lederindustrie, die durch ihr hauptsächlichstes Fabrikationsmittel, die Lohe, bodenständig ist. Ebenso die Blei- und Zinnverarbeitung, die ihre Rohstoffe ursprünglich vom Harz bezog, also, wenn man den Begriff für einen weiteren Kreis gelten läßt, noch bodenständig genannt werden kann; ferner die Kandisfabrikation, die ursprünglich den Rohstoff aus dem Auslande bezog und später erst (durch Einführung des Rübenbaues) bodenständig wurde. Die nicht bodenständigen Industrien genießen den Vorteil

---

[1]) Die Lande Braunschweig und Hannover 1867, S. 409.

bequemen Bezuges der Rohstoffe. So die sehr umfangreiche Tabakindustrie, die durch die Verkehrsbeziehungen zu Bremen schon im 18. Jahrhundert an der ganzen Weser und ihren Zuflüssen eingebürgert ist und sich bis heute sehr lebenskräftig, z. T. als Hausindustrie, erhalten hat. Die Leinöl- und Leinkuchen-Fabrikation ist von Bremen unmittelbar eingeführt und hat mit ähnlichen Verhältnissen zu rechnen wie die Tabakindustrie. Ebenfalls hierher gehört die Gummiverarbeitung. — Zur Kennzeichnung der Bedeutung der Mündener Industrie sei nur angeführt, daß der Güterversand des Bahnhofes ständig eine unverhältnismäßige Höhe einhält. Die Zahl der versandten Wagenladungen blieb in den Jahren 1899 und 1902 nicht viel hinter der des Göttinger Bahnhofes zurück trotz der dreimal größeren Einwohnerzahl dieser Stadt.[1])

Auch die andern Seiten des Erwerbslebens der Stadt ziehen aus den guten Verkehrsbeziehungen Nutzen. Denn die Industrie ist, obwohl die hervorragendste, mit nichten die einzige Erwerbsquelle, die Stadt zeigt vielmehr hierin eine große Mannichfaltigkeit. Doch sprechen die Verkehrsbeziehungen wohl nur für den starken Touristen- und Fremdenverkehr wirklich bedeutungsvoll mit, der auf der landschaftlichen Schönheit des Mündener Kessels und seiner Umgebung, besonders auch den ausgedehnten Waldungen auf allen Seiten, beruht. Die leichte Erreichbarkeit der Stadt, die diese vor vielen Kurorten und Sommerfrischen auszeichnet, kommt diesem Verkehr sehr zu statten.

Die Entwicklung Mündens ist danach vom Großverkehr aufs stärkste beeinflußt worden, die Einwirkungen des Kleinverkehrs treten dem gegenüber sehr zurück. Immerhin nimmt die Stelle des Schnittpunktes der Tallinien den ersten Platz im Kleinverkehr der ganzen Landschaft zunächst unmittelbar um die Flüsse, weiterhin auch der dazwischen liegenden Hochflächen und Hochmulden ein. Es entspricht daher durchaus den natürlichen Verhältnissen, wenn die Stadt der Markt, d. h. der geschäftliche, und ebenso der Verwaltungsmittelpunkt dieses „Kreises“ geworden ist. Allerdings trifft dies letztere nicht genau zu, die hessische Grenze verläuft schon seit Jahrhunderten mit der Fulda und der Weser, der Viertelkreis zwischen Fulda und Weser liegt also heute noch sogar in einer andern Provinz. Der Verwaltungsbezirk, zu dem die Stadt in ältester Zeit gehörte, umfaßte vermutlich (genauere Untersuchungen darüber fehlen noch) vorzugsweise die Flußtäler. Später wurde sie der Vorort und offizielle Markt eines Kreises, den einerseits das Dreieck zwischen Werra, Fulda und Nieste (das sog. Obergericht), andrerseits die Landschaft zwischen Werra und Weser, im Norden etwa bis zur Nieme und der Wasserscheide zwischen Weser und Leine, im Osten bis Hedemünden (das Untergericht) bildete. Später wurden noch im Nordosten Teile der Hochfläche um Dransfeld dazugelegt, die ehemals kleine selbständige Bezirke gewesen waren. Als Markt und Sitz der Behörden liegt demnach die Stadt zu ihrem „Kreise“ durchaus natürlich, nämlich central. Doch muß man sagen, daß, wie ihm das linksseitige Fulda- und Weserufer fehlt, so die südlichsten und die nordöstlichen Teile über das Verkehrsgebiet der Stadt hinausreichen, der Kreis greift im Süden in den Bereich Cassels, im Nordosten in den Bereich Göttingens über. Der Kleinverkehr, der sich für die Stadt aus diesen Beziehungen ergiebt, bringt ihr natürlich nicht geringe Vorteile.

---

[1]) 1899: 43876 gegen 46375; 1902: 40307 gegen 49565, Bericht d. Handelsk. zu Götting. 1901 und 1903, Beil. IV.

Der engste Verkehrskreis umfaßt den Boden, den die Siedlung selbst mit ihren Wohngebäuden einnimmt. Wie alle Siedlungen, die an der neuzeitlichen Industrieentwicklung teilgenommen haben, ist die Stadt in den letzten dreißig Jahren über ihren mittelalterlichen Umfang ganz bedeutend hinausgewachsen, fast der gesamte Talkessel zwischen Blümer Berg, Reinhardswald, Kattenbühl, Kleeberg und Siechenberg ist heute schon Siedlungsboden. Wenn auch nach der Peripherie zu die Bebauung noch sehr lückenhaft ist, so sind doch alle Teile schon in ihrem Straßenverlauf veranlagt, so daß sich über die Gesamtanlage wohl ein Überblick gewinnen läßt. Als Verkehrsmittelpunkt, der demnach für das Ganze als Geschäftsviertel dient (vgl. Kohl, Verk. u. Ans., S. 175 ff.), trägt der innere Mündungswinkel die Altstadt, das einzige geschlossen gebaute Viertel, die Brückenstadt an der Werra. Kaum sonst zeigt sich die Bedeutung des südnördlichen Verkehrsweges so offenkundig wie in der Anlage der Straßen der Altstadt. Die Straßen der Längsrichtung mit dem Verlauf der Fulda parallel auf die Werra zu haben im Plan des alten Münden vollständig das Übergewicht. Die Richtlinie für den Aufbau des Grundrisses ist die Werrabrückenstraße geworden, von ihr gehen zwei Nebenlängsstraßen aus,[1]) von der einen dieser beiden noch eine abschließende Linie nach der Fulda zu. Die Ansicht Willigerods, daß in der Burgstraße die älteste Straße der Stadt zu sehen wäre (GM S. 137), läßt sich dem gegenüber kaum halten. Auch die Tatsache, daß an der Langen Straße das älteste Bauwerk der Stadt steht, eine Kapelle aus der Übergangszeit vom romanischen zum gotischen Stil,[2]) spricht entschieden dagegen. Das Übergewicht der Längs- über die Querstraßen tritt sehr klar darin hervor, daß, wie andere Städte im Mittelalter nach Weichbildern (Braunschweig) oder Nachbarschaften (Einbeck), so Münden amtlich nach den „vier Straßen", d. h. Längsstraßen, eingeteilt war. Nach dieser Einteilung wurden die Steuern bezahlt,[3]) ebenso eine Abgabe an die Herrschaft für das Halten von Vieh.[4]) Die Straßen der Querrichtung dienen, wie ihre Namen: Marktstraße, Kirchstraße, Mühlenstraße, Tanzwerderstraße, erkennen lassen, lediglich zur Verbindung der Längsstraßen unter einander und mit den Plätzen der Stadt, höchstens mit deren unmittelbarster Umgebung. Daß von ihnen keine einzige durchgehends — trotzdem sie recht kurz sind — denselben Namen behält, hat Willigerod bemerkt (GM S. 139). Auch das ist ein Beweis für ihre nebensächliche Bedeutung. Ihre Verteilung ist sehr regelmäßig, der ganze Grundriß verrät dadurch die der Bebauung vorhergegangene Festlegung der Linien.[5]) Landau hebt (Hessengau, S. 246) die Planmäßigkeit der Anlage

---

[1]) Daß die eine Nebenlängsstraße, die Ziegelstraße, ursprünglich selbständiger gewesen ist, lehrt ihr Name. Dieser ist nicht, wie Willigerod annimmt (GM S. 138), danach gegeben, daß an ihr zuerst ziegelgedeckte Häuser gestanden haben, sondern danach, daß der Weg aus ihrem südlichen Ausgang, der teygelporte, nach der städtischen Ziegelei in Bonafort führte. Ebenso diente der südwestliche Ausgang an der Fulda speziell als Weg zur Oberen Fähre, dies war die verenporte.

[2]) Fischer, Kunstdenkmäler und Altertümer im Kreise Münden, S. 6.

[3]) Vgl. die Statuten von 1467, mitgeteilt von Doebner, Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1899, S. 129.

[4]) Kämm.-Rechn. 1412, 5′; 1415, 8′: ... von deme queke ... ute den straten veirn; 1417; 1418.

[5]) Die Angaben Willigerods zur Baugeschichte der Stadt sind, wie die Kämmerei-Rechnungen ausweisen, größtenteils unrichtig. Die Urkunde Otto des Quaden von 1389 (Willigerod, S. 132) bezieht sich auf das Gelände zwischen den Flußufern und der j e t z i g e n Mauer, nicht einer älteren, weiter einwärts gelegenen. Die Mauer bei der Fährenpforte (an der südwestlichen Ecke der Stadt) wird 1411 neu gebaut, weil die alte im Winter

bei einer großen Zahl kleiner hessischer Städte, die in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts entstanden sind, hervor. Jedenfalls ist jedoch für Münden zuzugeben, daß der hier befolgte Plan sich durchaus an die natürlichen Linien hält, die Flußläufe und die diesen parallelen Verkehrswege. Fritz (deutsche Stadtanlagen, S. 37 f.) und nach ihm Schlüter (Siedlungen im nordöstl. Thür., S. 316) vertreten die Meinung, daß in der Regelmäßigkeit der Stadtanlage eine durch die oberitaliänischen Städte nach Deutschland übermittelte Nachahmung der Formen des römischen Lagers zu sehen sei. Nach Rübels Untersuchungen wäre eher im fränkischen Lager, dem heribergum, das Vorbild der Stadtanlage zu erkennen, das römische, das ja allerdings im fränkischen seine Fortsetzung gefunden hat, käme dabei nur mittelbar in Frage.[1]) Die Begründung der Mündener Burg und der Mündener Königshof[2]) weisen ja entschieden auf fränkische Kolonisation hin. — Die spätere Entwicklung innerhalb der durch die Ummauerung gezogenen Schranke zeigt starke Beeinflussung durch die Wasserwege, die Flüsse. In der Bebauung der innern Stadt tritt deutlich starkes Hindrängen nach den Flußlinien zu Tage. Während in der oberen Stadt innerhalb der Mauer bis in die neueste Zeit noch Gärten lagen, lehren die älteren Bilder Mündens (bei Braun-Hohenberg und Merian), daß an den Flüssen schon im 16. Jahrhundert die Häuser die Stadtmauer besetzten. Die Fischer wohnten sogar schon im 15. Jahrhundert z. T. außerhalb der Mauern.[3])

Bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich die Stadt streng innerhalb des Mauerrings gehalten.[4]) Die Absicht, jenseits anzubauen — bezeichnender Weise an der Casseler Straße —, ist im 17. und 18. Jahrhundert verschiedentlich hervorgetreten, die Erlaubnis zum Anbau ist jedoch stets unter Hinweis auf die Eigenschaft der Stadt als Festung versagt. Erst die neueste Zeit hat ein Hinauswachsen über die jetzt wertlose Mauerschranke eingeleitet, und zwar zuerst wieder an der Casseler Straße. Später haben jedoch die Eisenbahn und der Bahnhof als eigentlich belebende Elemente zu siedlerischen Neubildungen Veranlassung gegeben, die den Anfang der neuesten Entwicklung darstellen. Die Lage des Bahnhofs außerhalb der Stadt erforderte Straßenzüge, die zu diesem Übergangspunkt auf den äußern Verkehr hinführten. Die Gärten, die dabei durchschnitten wurden, gaben den günstigsten Boden für ein Villenviertel ab. Der Punkt, auf dem der Bahnhof seine Stelle fand, war entschieden im ganzen sehr vorteilhaft, da er die Mitte der Grundlinie des Dreiecks zwischen Werra, Fulda und Kattenbühl bildet. Die Bahnhofstraße verläuft dadurch in

---

eingestürzt war. Über den angeblichen Neubau der Mauer zwischen Loh- und Fischpforte enthalten die Kämmerei-Rechnungen nichts. In den Jahren 1441—49 ist allerdings viel an der Stadtmauer gearbeitet, im Jahre 1446 allein etwa ein Vierteljahr lang, aber nicht an den Flüssen, sondern bei der St. Aegidien-Kirche (1446, 18′: Exposita to der Nygen muern. Nachher: do se arbeydeden bii Ste Egidien). Das Einzige, was sich über ein Hinausschieben feststellen läßt, ist der Neubau und die Verschiebung der Fischpforte, schon 1402, doch muß die Verschiebung nur unbedeutend gewesen sein, da Neubau der Mauer an dieser Stelle dadurch nicht erforderlich wurde. Wenigstens enthalten die Rechnungen nichts darauf Bezügliches.

[1]) Vgl. Rübel, die Franken, S. 298.

[2]) Kämm.-Rechn. 1405, 11′ u. ö.

[3]) Zeitschr. Niedersachsen 1883, S. 327: unse borgere, de dar vischere sin vor unde in unser stad; in den Steuerrollen: Piscatores und Ante portas civitatis oder Extranei als gleichbedeutend gesetzt.

[4]) Vgl. den Wittsteinschen Plan aus westfälischer Zeit, auf dem die Fayence- und die Lederfabrik die einzigen bewohnten Gebäude außerhalb der Mauer sind.

der Richtung der Mittellinie dieses Dreiecks, Parallelstraßen, die an die Querstraßen der Altstadt anschließen (diese nicht eigentlich fortsetzen), teilen die Fläche des Dreiecks außerdem. Für die Straßen, die diese kreuzen, hat der Umriß der Altstadt als Richtungslinie gedient. Im ganzen ist somit hier ein vollständig neues Liniensystem entstanden, das nur allgemeine Beziehungen zur Altstadt hat. Noch selbständiger sind die übrigen neuen Außenstadtteile, die ja auch viel schärfer, entweder durch einen Fluß oder durch die Bahnlinie, von der Altstadt getrennt sind. Ihre Straßen bilden in sich geschlossene Systeme, die auf die schon vorhandenen Tallängsstraßen begründet sind. Die Querstraßen treten auch hier allgemein sehr zurück. Etwas verwickelter liegen die Verhältnisse nur im Osten. Der Steilabfall des Kattenbühls bildet für Verkehr und Besiedlung ein starkes Hindernis, die Bebauung will deshalb über den Fuß des Abhangs nicht recht hinaus. Außerdem grenzt die Bahnlinie fast ebenso streng ab wie ein Flußlauf, auch hier ist nur an einzelnen Stellen eine Verbindung über diese Schranke möglich. Dadurch wird strahlenförmiges Zusammenlaufen der Verkehrswege auf den Kreuzungspunkt zu bedingt, starkes Zusammendrängen des Verkehrs ist die unausbleibliche Folge dieser Umstände, die allerdings auch in den hier mannichfaltigeren Geländeverhältnissen ihre natürliche Ursache haben. — Über die Folgen der Anlage des Anschlußgeleises läßt sich vorläufig nur so viel sagen, daß sich aller Wahrscheinlichkeit nach das Gimter Feld mehr als die andern Außenstadtteile zum Fabrikviertel herausbilden wird, da auch die einheimische Industrie den Vorteil unmittelbarer Lage am Schiffahrtswege und an der Eisenbahn zu würdigen wissen wird. Von einer Besiedlung kann bis jetzt hier noch nicht die Rede sein. Jedenfalls ist aber zu beachten, daß ein Übergreifen der Stadt Münden ins Gimter Feld über die Grenzen hinausgeht, die man für deren Entwickelung als naturgegeben ansehen möchte, trotzdem der städtische Besitz auf diese Grenzen keine Rücksicht nimmt. Denn das Gimter Feld ist schon durchaus ein selbständiger, ringsum scharf begrenzter Teil des Wesertales, der auch verkehrs- und siedlungsgeographisch vom eigentlichen Mündener Kessel klar unterschieden ist. —

Der neuzeitlichen Ausbreitung der Stadt über eine Fläche von etwa 4 qkm entspricht eine ganz bedeutende Zunahme der Einwohnerzahl, in der der Einfluß der Industrie, also mittelbar der Verkehrswege, am besten zum Ausdruck kommt. Das mittelalterliche Münden war, wie alle Städte dieser Zeit, an Einwohnerzahl klein im Vergleich zu seiner sonstigen Bedeutung. Der Handel, der überall vorzugsweise die Ursache der mittelalterlichen Städteblüte war, bedarf längst nicht so vieler Hände wie die Industrie. Münden hat, wie aus der Zahl der Steuerzahler (die in den Schoßregistern der Kämmerei-Rechnungen aufgezeichnet sind) zu schließen ist, gegen den Ausgang des Mittelalters nicht mehr als 1200 Einwohner gehabt. Im 18. Jahrhundert betrug die Zahl 3500—4000 (von 1775 an ist die Zahl der Steuerpflichtigen im Vorwort zu den Kämmerei-Rechnungen angegeben, die Gesamtzahl beträgt davon knapp das Doppelte, wie sich aus dem Vergleich der Zahlen für 1801 und 1802 ergibt). 1802 zählte die Stadt (nach der Kämm.-Rechn.) 4141 Einwohner. Nach kurzem Sinken während der Kriegszeit hob sich die Zahl bis 1819 wieder auf 4630. Doch folgte darauf wieder Sinken entsprechend dem Vorwiegen der Handelstätigkeit in der Stadt (1840: 4123, 1848: 3805). Erst Eisenbahn und Industrie brachten wieder Anwachsen. Die Zahl des Jahres 1819 war erst 1867 wieder erreicht. Die neueste Zeit endlich brachte Anwachsen auf mehr als das Doppelte wie zu Anfang des

19. Jahrhunderts binnen zwei Jahrzehnten, schließlich auf 10000 im Jahre 1900, 10755 im Jahre 1905. Die auffallend starke Vermehrung von 1900 findet allerdings zu einem großen Teile in der neuen Garnison ihre Erklärung.

Die Weser ist ihrem Namen nach die Fortsetzung der Werra, ihr Tal dagegen setzt durch seine Richtung, wie es im Verhältnis von Hauptfluß und Nebenfluß so häufig der Fall ist, das Tal der Fulda fort, die ja in Hessen fast durchgängig nördliche Richtung einhält. Allerdings ist die Richtung des Wesertales nicht gleichmäßig genau nördlich, aber die Abweichungen sind doch nicht gerade stark. Nur auf der Anfangsstrecke, im Gimter Felde, fließt die Weser genau nach Norden, biegt dann aber in der Weitung von Veckerhagen-Hemeln nordnordwestlich ab. Beim unteren Abschluß dieser Weitung ändert der Fluß seine Hauptrichtung nicht eigentlich, er verschiebt nur seinen Lauf durch ein kurzes Zwischenstück etwas nach Osten. Von Ödelsheim ab biegt er vor dem Solling ganz nach Westen aus, im rechten Winkel geht er schließlich wieder zu nördlicher Richtung über. Das Umbiegen nach Westen vor dem Solling vollzieht sich unter Bildung mächtiger Schleifen, im übrigen verläuft der Fluß in den einzelnen Abschnitten sehr geradlinig, stärkere Windungen liegen nur an den Stellen des Übergangs vom einen zum andern Abschnitt.

Seinem Bau nach ist das Tal das bekannte Antiklinaltal (Guthe, S. 416 f.), das mindestens teilweise durch Spalten veranlagt gewesen ist (W. u. E. III, S. 117). Die geologische Spezialaufnahme hat auf dem Bramwalde bei Bühren dem Wesertal parallele Spalten nachgewiesen, die mit Tertiär angefüllt und von Basalten begleitet sind (Bl. Jühnde). Die Schleifen vor Carlshafen und die Windungen unterhalb Hilwartshausen und um den Hünengraben sind natürlich reine Bildungen seitlicher Erosion, die an derartigen Übergangsstellen zwischen zwei Abschnitten des Flußlaufes weiter nichts Auffälliges haben. Im übrigen hat die Erosion durchgängig mächtig in die Tiefe gearbeitet und dadurch Formen geschaffen, die denen der letzten Abschnitte der Werra und der Fulda vor Münden ähnlich sind. Die Buntsandsteinschollen, zwischen denen das Tal verläuft, zeigen größtenteils Einfallen der Schichten von der Flußlinie ab, nur im Süden sind der Bramwald[1]) und der Reinhardswald gewölbeartig geschlossen. Der Schichtenneigung entspricht es, daß die größeren Höhen dem Flusse nahe liegen (sie steigen auch von Süden nach Norden nicht unbeträchtlich an: Vaaker Berg 377, Pflüge-Berg 389,6, Klingenbergshäuschen 405,5, Toten-Berg 407,7, Generalstk. Bl. Cassel; Mtbl. Ödelsheim). Ebenso im Reinhardswalde (Mühlen-Berg 441, Staufen-Berg 472,2, Knot-Berg 389,4, Olben-Berg 391,1, Hahne-Berg 460,6). In dessen südlichem Teile behält der östliche Rand über Hilwartshausen mit 381 m gleichfalls eine durchaus entsprechende Höhe. Die Gehänge steigen daher durchschnittlich 2—300 m hoch an.

Im einzelnen ist allerdings — wohl größtenteils durch sekundäre Ursachen bewirkt — in den verschiedenen Unterabschnitten ziemlich starke Verschiedenheit in der Ausbildung des Tales zu erkennen. Rein V-förmig, also durch starke Tiefenerosion bei vorheriger Veranlagung durch eine Spalte (W. u. E., a. a. O.) ist das Tal in der Enge von Bursfelde gebildet. Hier ist

---

[1]) Erll. z. Bl. Jühnde, S. 2.

der Talgrund außerordentlich schmal, der Fluß teilt ihn in fast geradlinigem Lauf in gleiche Hälften zu beiden Seiten, die Gehänge steigen dahinter sehr gleichmäßig mit ziemlich steiler Böschung an. Genau ebenso gebildet ist das linksseitige Ufer des ersten Abschnittes unterhalb Münden. Auch hier läuft ein sehr schmaler Talgrund ganz durch am Flusse entlang, dahinter steigt der Hang sofort recht steil auf. Stark verbreitert ist dagegen das Tal auf dem rechten Ufer dieser Strecke und zu beiden Seiten um Veckerhagen und Hemeln. Hier haben vermutlich besondere Ursachen, Auswaschung von Kalisalzstöcken oder auch Einbrüche, die durch Spaltenbildung hervorgerufen sind, gewirkt. Jedenfalls treten gerade diese beiden Weitungen durch ihre für das sonst so enge Tal bedeutende Ausdehnung stark hervor. Den Strecken des Werra- und des Fuldatales oberhalb Münden am ähnlichsten sind die kurzen Abschnitte des Übergangs von einer Richtung in eine andere. Zwischen Hilwartshausen und Vaake und beim Hünengraben bildet der Fluß wie bei Werra und Fulda deutliche Hohl- und Vollufer, er setzt quer durch den Talgrund durch von einer Gehängeseite zur andern. Die Folge davon ist, daß die gesamte Masse der jüngeren Ablagerungen nur an einem Ufer liegt, während am entgegengesetzten der Fluß auf lange Strecken das anstehende Gestein unmittelbar berührt. — Diese Verschiedenheiten im Bau des Tales bringen — was für den Verkehr besonders in Frage kommt — verschiedenes Verhalten des Höhenunterschiedes zwischen Talgrund und Talrand mit sich. In den Engen ist dieser Höhenunterschied zwar nicht größer als in den Weitungen, er schwankt zwischen 200 und 300 m, nach Norden zu steigt er, da der Talrand hier höher, der Talgrund etwas tiefer liegt. Aber Engen und Weitungen unterscheiden sich bedeutend durch die Entfernung des Talgrundes, genauer der Flußufer, vom Talrande, im ganzen also durch die Steilheit der Gehänge. In den Engen entfällt der ganze Höhenunterschied auf eine Strecke von oft kaum 1 km, in den Weitungen ist die Entfernung bei ziemlich gleichmäßiger Böschung meist dreimal so groß.

Dem danach im allgemeinen recht engen, durch steile Gehänge abgeschlossenen Tale fehlt es auch an guter Verbindung mit seiner Umgebung durch Nebentäler. Einen Nebenfluß von einiger Bedeutung hat die Weser auf dieser Strecke nicht, die Lagerung der Schichten, beiderseits vom Flusse abfallend, kann der Ausbildung stärkerer Zuflüsse und somit größerer Nebentäler nicht günstig sein. Im Reinhardswalde tritt dies am schärfsten hervor. Die Wasserscheide gegen die Diemel verläuft hier in einer Entfernung von höchstens 5, meist jedoch nur 2—3 km von der Weser, die Holzape, der bedeutendste Abfluß des Reinhardswaldes nach der Diemel hin, entspringt am Staufen-Berge, 2,5 km von der Weser; bis zur Mündung bei Wülmersen mißt ihr Lauf in Luftlinie etwa 14 km. Der stärkste Zufluß der Weser dagegen, die Hemel, hat bei sehr gekrümmtem Lauf nur eine Länge von kaum 7 km. Das Gefälle ist also bei diesem wie bei den übrigen etwas größeren Bächen der linken Seite, der Olbe, der Nassen und der Trockenen Ahle, die nur 4—5 km Lauflänge bei gleichem Höhenunterschied haben, außerordentlich stark, sie gleichen durchaus den Abflüssen des Reinhardswaldes, die nach Süden zur Fulda gehen (W. u. F. II, S. 186). Bedeutender als diese sind die Nebentäler des rechten Ufers. Das Entwässerungsgebiet der Bäche reicht hier ungefähr doppelt so weit als gegenüber, es umfaßt vollständig die Mulden, die zwischen dem hohen Buntsandsteinrande im Westen und dem Steilabfall des Muschelkalks im Osten liegen. Der tiefsten Linie dieser Mulden fließen strahlenförmig die sie entwässernden Bachläufe zu, die Vereinigung durchbricht

in tief eingerissenem Tale den Ostrand des Haupttales. Wenn W. u. E. II, S. 204 für Schede und Nieme, die beiden Abflüsse dieser Mulden, das starke Gefälle hervorgehoben wird, so ist doch zu betonen, daß dasselbe bei der Schede zum größeren Teile in der oberen Hälfte des Baches liegt, die mit östlicher Richtung noch in der Mulde selbst verläuft, während es vom Eintritt in das Engtal zwischen Blümer Berg und Bramwald an bis zur Mündung bei einer Länge von etwa 4 km nur etwa 60 m beträgt.[1]) Die Nieme hat in ihrem Durchbruch durch den Uferhang bei einer Länge von etwa 6 km ein Gefälle von etwa 125 m, also gleichfalls im Vergleich zu den Bächen des Reinhardswaldes recht wenig. — Alle sonstigen Täler des rechten wie des linken Ufers sind nur flach eingeritzte Gehängetäler, die auf die kurze Entfernung von 1—1,5 km bis zur Höhe des Uferhangs hinaufreichen, also außerordentlich steilen Anstieg bieten. Nur in den Weitungen, wo der Talgrund des Hauptflusses nach der Seite hin selbst flach bis an den Fuß des hier weiter zurückliegenden Hanges ansteigt, wird die Entfernung bis zur Wasserscheide größer, der Anstieg vermittelst eines Gehängetales also etwas bequemer.

Im allgemeinen müssen danach die natürlichen Bedingungen für den Verkehr im Wesertale als gleichfalls ziemlich ungünstig bezeichnet werden. Bei seiner durchschnittlich größeren Breite könnte das Tal ja besser als Werra- und Fuldatal Wege des Längsverkehrs aufnehmen. In der Tat wird auch die Fortsetzung des Hauptverkehrsweges an der Werra wenigstens in älterer Zeit das Flußtal selbst benutzt haben, da ja das rechte Ufer höchstens beim Eichhof dem Längsverkehr einige Schwierigkeiten bot. Es ist dies die alte Straße, auf der das Geleit bis 1306 den thüringischen, von da ab den hessischen Landgrafen „werraabwärts bis Brevörde" zustand (vgl. oben S. 6). Jedenfalls ist jedoch schon im 16. Jahrhundert als Hauptweg des Großverkehrs von Münden nach Norden eine Bergstraße in Gebrauch gewesen, die die Verkehrsverhältnisse vorbereitet hat, wie sie heute sind, daß nämlich die nördlich verlaufende Weserlinie durch eine zunächst nach Nordosten führende Verbindung mit dem Leinetale ersetzt ist. Erich I. von Braunschweig-Kalenberg baute gegen Ende seiner Regierung eine Straße, die von Münden zunächst an der Weser bis zum Hilwartshäuser Vorwerk Eichhof ging, vor dem Rotenstein jedoch das Tal verließ, vermittelst eines Nebentales der Schede, des Habichtstales, die Höhe des Bramwaldes erstieg und über Bühren, Varlosen, Imbsen, Güntersen in nordnordöstlicher Richtung ursprünglich auf Hardegsen und Moringen, weiterhin jedenfalls auf Einbeck zog.[2]) In Bühren und Varlosen ist die „alte Heerstraße" in ihrem Verlaufe heute noch bekannt.[3]) Gegen Ende des 17. Jahrhunderts war der Weg Poststraße, verlief jedoch von Güntersen ab nicht mehr in der Richtung auf Hardegsen, sondern über Barterode und Harste nach Nörten ins Leinetal.[4]) Ohne Zweifel ist danach in dieser Linie die Straße zu sehen, auf der zuerst der Hildesheimer Postmeister Rütger Hinüber

---

[1]) Die Mündung liegt in 115 m Höhe, vgl. die Stromgebiete des deutschen Reiches, Tl. II b: Gebiet der Weser, bearbeitet im Kaiserl. Statist. Amt, S. 34.

[2]) Vgl. Guthe, Braunschw. und Hannover ² S. 415; Lotze, GStM S. 279; die Mündener Kämmerei-Rechnungen enthalten Ausgaben zum Bau des Steinwegs unter dem Weinberge aus den Jahren 1535—37; Aufnahme der Straße im Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, A, b, 126.

[3]) Lotze, a. a. O.

[4]) Vgl. Akten des ehem. Amtes Münden, jetzt im Königl. Staatsarch. Hannover, Regiminalia, Fach 96, Konvolut 6, von 1691—1723.

in der Zeit des dreißigjährigen Krieges Postverkehr von Kassel über Hildesheim nach Bremen einrichtete,[1]) eine Linie, die im Konkurrenzkampfe gegen eine andere, die sich genauer an den Weserlauf anschloß (vermutlich die alte Bremer Straße): Cassel-Hameln-Bremen obgesiegt hatte. Bei dem Bau der Chaussee von Hannover nach Cassel um 1775 ist jedoch diese Linie fallen gelassen und statt deren die Verbindung der städtischen Siedlungen Göttingen, Dransfeld, Münden für den Großverkehrsweg gewählt, dieser also noch mehr vom Wesertale abgerückt. Dieser Linie ist dann schließlich auch die Eisenbahn gefolgt, während dem Wesertal selbst bis heute eine Eisenbahn fehlt. Selbst wenn diese gebaut wird (nach der Anlage des Anschlußgeleises in Münden haben sich ja die Aussichten dafür entschieden gebessert), wird sie voraussichtlich immer nur Bedeutung für den kleineren Verkehr haben, der Großverkehr zu Lande wird jedenfalls sein Endziel Bremen auf dem alten Wege durchs Leinetal erreichen. — Am linken Ufer hat mehr als am rechten die Ungunst der topographischen Verhältnisse der Führung eines Weges des größeren Verkehrs im Tale selbst im Wege gestanden. Das kilometerlange Hohlufer am Steinwehrberge in der Enge unterhalb Hilwartshausen, zusammen mit der ähnlich ungünstigen Stelle bei Münden selbst am Abhange des Rabanenkopfes hat überhaupt hier die Anlage eines ganz durchgehenden Verkehrsweges bis in die neueste Zeit verhindert. Die Stadt Münden war bis zum Jahre 1883 ohne unmittelbare fahrbare Wegeverbindung mit Veckerhagen, der bedeutendsten Siedlung des ganzen Wesertales bis Karlshafen, der Fahrverkehr mußte das rechte Ufer benutzen und von Hemeln nach Veckerhagen vermittelst der Fähre über den Fluß setzen. Der eigentliche Träger des Verkehrs war vielmehr in älterer Zeit am linken Ufer eine Hochflächenstraße, der von Cassel aus (vgl. oben S. 16) nach Norden, genauer Nordnordosten führende niedersächsische, im Reinhardswalde heute „Waldstraße" benannte Verkehrsweg.[2]) Diese Straße verlief auf der Höhe des Reinhardswaldes und stieg bei Ödelsheim ins Tal hinab, ohne indessen in demselben weiterzuführen. Sie dürfte vielmehr in derselben Richtung nach Nordnordosten, also zunächst auf Uslar weitergezogen sein. Auf eine kürzere Strecke vermittelte in späterer bis in die neueste Zeit die prächtige Bergstraße, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts von Cassel nach Veckerhagen z. T. auf der Wasserscheide des Reinhardswaldes gebaut wurde, den Verkehr der hessischen Weserlandschaft mit dem Hauptland und der Hauptstadt.[3])

Noch weniger begünstigt die Natur des Tales den Querverkehr. Der Fluß bietet an und für sich durch seine größere Breite schon ein stärkeres Hindernis als Werra und Fulda. Wie diese ist jedoch auch die Weser durch zahlreiche Furtbildungen ausgezeichnet, die in älterer Zeit, in der die Grundlagen für Verkehr und Besiedlung gelegt wurden, den Verkehr quer über den Fluß auch ohne besondere Hülfsmittel erleichterten. Verbreiterungsfurten, durch Werder gebildet finden sich bei Gimte und (ehemals) Vaake, die Mündungen der Bäche sind übrigens auch hier die Stellen, an denen durch Geröllanhäufungen Wege durch den Fluß gebildet sind. Die „Furten zwischen Münden und Bursfelde" wurden z. B. im Jahre 1401 gegen

---

[1]) Hist. Jahrb. d. Görresgesellschaft XXV, 1904, S. 541 ff.
[2]) Landau, Kurfürstent. Hessen, S. 120; Mtbl. Ödelsheim; auch Bl. Sababurg der hess. Niveauk.
[3]) Willigerod, GM S. 547.

feindlichen Einfall bewacht,[1]) vadum Heimbeke bezeichnete in Wirra flumine die Grenze des Fischereibezirks des Klosters Bursfelde.[2]) Noch heute sind eine ganze Anzahl Furten („Föhr", das dann auch zu „Wehr" verderbt wird, ist hier die Benennung) bei den Schiffern bekannt, ehemals waren einige der Schiffahrt recht gefährlich.[3]) So das „Steinwehr" in der Enge unterhalb Hilwartshausen, das „lange Wehr" und das „Wienföhr" unter dem Knotberge, das „Bramföhr" bei der Bramburg, das „Bursfelder Wehr" an der Mündung der Nieme. Für den Verkehr hängt der Wert einer Furt jedoch durchaus von der besseren oder schlechteren Möglichkeit der Fortsetzung des Weges durch den Fluß nach beiden Seiten ab. Wo, wie beim Steinwehr, der Talhang an der einen Seite mit steilster Böschung unmittelbar aus dem Flusse zu 250 m Höhe ansteigt, auf der andern Seite sumpfiger Alluvialboden das Herankommen an das Ufer erschwert, ist die Möglichkeit, die Furt für Querverkehr zu benutzen, vollständig ausgeschlossen. Die Furten an der Mündung der Ahle (die oberhalb Vaake dem Fluß große Mengen grober Gerölle zuführt, Weser u. Ems II, S. 186), der Quarmke und Olbe (Wienföhr und Bramföhr) setzen sich doch wenigstens durch ein etwas größeres Tal nach einer Seite ins Hinterland fort. Ebenso die an der Mündung der Nieme. Indessen kann dieser Punkt trotz des bequemen Zuwegs von Osten für den Querverkehr keine besondere Bedeutung haben, da am anderen Ufer die Möglichkeit, bequem weiterzukommen, ganz und gar fehlt. Die Fähre, die hier schon früh[4]) an die Stelle der Furt getreten ist, hat nur Bedeutung als Verbindung des Klosters Bursfelde mit seinem Vorwerk Ochsenhof gehabt. Erst in der neuesten Zeit ist der Olben Berg durch Wege im Norden und Süden, die dem Querverkehr dienen können, umgangen (vgl. hess. Niveauk. Bl. Sababurg gegen Mtbl. Ödelsheim). Etwas günstiger liegen die Verhältnisse bei Hilwartshausen an der Schedemündung.[5]) Hier setzt sich allerdings die Richtung der Schede auch über den Fluß in dem etwas tiefer eingerissenen Gehängetal des Piepenborns nach Westen fort. Aber auch dieses ist zu steil, um für wichtigeren Verkehr in Betracht kommen zu können. Das Tal der Schede ist dagegen schon seit langem zur Aufnahme des Großverkehrsweges nach dem Leinetale, also des Ersatzes der Weserlängsstraße, benutzt worden. Denn es ermöglicht zusammen mit der nordöstlich anschließenden Mulde von Scheden einen einigermaßen bequemen Anstieg vom Wesertale zur Hochfläche von Dransfeld, bildet mindestens die natürliche Verbindung zwischen dem Gimter Felde und der Schedener Mulde. — Von allen Furtstellen des Tales bietet jedenfalls die Mündung des Hemelbaches in der Weitung von Veckerhagen-Hemeln die für den Verkehr günstigsten Verhältnisse. Wie Schede, Ahle und Nieme schiebt die Hemel große Mengen meist grober Gerölle in den Fluß (Weser u. Ems II, S. 186), so daß die Absicht besteht, durch Verbauung das starke Gefälle zu mildern und den Anschüttungen vorzubeugen. Der Weg, den die Geröllbank im Flusse bildet, setzt sich nach beiden Seiten in leidlich bequemen

---

[1]) Münd. Kämm.-Rechn. 1401, 16; vgl. Zeitschr. f. Niedersachsen 1900, S. 304.

[2]) Landau, wüste Ortschaften, S. 5.

[3]) Vgl. die Stromgebiete des deutschen Reiches, II b: Weser, S. 28; Stromkarte der Weser im Königl. Staatsarch. zu Hannover, Karte d. ehem. Minist. d. Inn. F, 68 a.

[4]) Zuerst 1459 erwähnt, Urk. im Königl. Staatsarch. Hannover, Bursfelde Nr. 103.

[5]) Hier wurde bemerkenswerter Weise die Furt noch in der neuesten Zeit zum Verkehr zwischen den beiderseits liegenden Ländereien des Klosters benutzt, vgl. hess. Niveauk. Bl. Veckerhagen.

Linien fort. Eine ausgedehnte ältere Schotterablagerung folgt auf dem linken Ufer zunächst landeinwärts. Weiterhin ist vermittelst des tief eingerissenen Tales des Baches mit seinem breiten Grunde die Wasserscheide leichter als sonst irgendwo am linken Ufer zu erreichen. Auf dem rechten Ufer fehlt zwar ein derartiges Tal, das als Weg benutzt werden könnte. Da jedoch der Boden der Weitung selbst nach dieser Seite hin allmählig ansteigt (Forsthaus Röhrmühle unterhalb des Pflüge-Berges liegt bei 246 m), so bleiben schließlich nur noch etwa 120 m, die sich auch durch ein Gehängetal bewältigen lassen. Bei den sonst so ungünstigen Verhältnissen des ganzen Flußtales muß diese Stelle an der Mündung der Hemel noch als ziemlich günstig für den Querverkehr angesehen werden, wenn ihr auch genug fehlt, um für wirklich gut gelten zu können. Für den Kleinverkehr hat der Übergang an dieser Stelle deshalb immer Bedeutung gehabt, der Großverkehr hat ihn jedoch, man kann geradezu sagen, gemieden. Hemeln war ein fränkischer Königshof[1]) und die fränkische Militärstraße vom Rhein zur Weser, der Hellweg, führte fast geradlinig darauf zu.[2]) Trotzdem fehlen Anzeichen dafür, daß diese Straße wirklich hier an die Weser gelangte, es deutet vielmehr alles darauf hin, daß das Diemeltal den schließlichen Weg dieser Straße zur Weser gebildet hat. Erst als Hessen Veckerhagen als Weserhafen ausbauen wollte und demgemäß eine gute Wegverbindung mit dem Hinterlande erforderlich war, wurde das Hemeltal zur Aufnahme dieses Weges gewählt (vgl. oben). Aber dabei handelte es sich eben nur um die Verbindung des geplanten Hafens mit dem übrigen Hessen, nicht auch um Überquerung des Flusses.

Für Siedlungsanlage und -entwicklung ist danach gleichfalls schwerlich das Wesertal ein günstiger Boden. Die Besiedlung ist immerhin verhältnismäßig dicht (E. Wagner, a. a. O. S. 111), aber das ist nur eine Folge der Zusammendrängung auf engen Raum. Das, was diese Zusammendrängung verursacht, die steilen Ränder des Tales, liegen als waldbedeckte, vollständig siedlungsleere Streifen von beträchtlicher Breite unmittelbar neben dieser Dichtezone. Es hat zwar nicht an Versuchen gefehlt, im Tal auch zwischen den tiefsten Linien, den Ufern des Flusses, und dem Gehänge Siedlungen zu begründen und Volkmarshausen könnte mit einer gewissen Berechtigung als eine derartige Siedlung zweiter Reihe im Gimter Felde angesehen werden. Bei diesem kommen jedoch Verkehrsbeziehungen vorwiegend in Betracht, die hier nicht mehr behandelt werden sollen, es ist deshalb hier nicht weiter zu berücksichtigen. Außerdem wäre höchstens Horod in der Weitung von Veckerhagen zu erwähnen (eine junge Rodung der Herren von Schöneberg, später im Besitz des Klosters Hilwartshausen), das auf einer zwischen der Nassen und der Trockenen Ahle kräftig ins Tal vorspringenden Buntsandsteinstufe angelegt war, aber schon früh wieder eingegangen ist.[3]) Erhalten sind nur Siedlungen, die an der Hauptverkehrslinie, dem Flusse selbst, liegen und außerdem auch für Querverkehr nicht allzu ungünstig gestellt sind. An den Mündungen

[1]) Er wurde 834 von Ludwig dem Frommen an Kloster Korvey geschenkt, Rübel, die Franken, S. 116.

[2]) Rübel, Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege, Dortmund 1901, Karte I.

[3]) Hess. Niveauk. Bl. Veckerhagen; Landau, wüste Ortschaften, S. 5 und 15, Rod, Hrot ist schwerlich Ratten, sondern wohl Horod; Urkk. v. 1278 u. 1279 Königl. Staatsarch. Hannover, Hilwartshausen Nr. 60 und 61; Hilwartshäuser Güterverz. Bl. 24′: Horod .... is nu to der tydt holt unde walt geworden.

der Schede und der Nieme haben die dort begründeten Klöster ältere Siedlungen aufgesogen.

Wie an der Werra und der Fulda sind die Teile des Tales, in denen der Fluß in kurzen Windungen von einer Seite zur andern hinübersetzt, überhaupt nicht von der Besiedlung berührt, der Verkehr zwischen den Ländereien einer einzelnen Siedlung würde hier zu schwierig gewesen sein. Rotbrechtshausen hat nicht, wie Landau zuerst angedeutet und Lotze dann genauer angegeben hat, oberhalb der Ballertasche gelegen, sondern, wie sich aus der Urkunde, in der es erwähnt wird, zweifellos ergibt, in der Nähe der Diemelmündung.[1]) Auch in dem Abschnitt von Bursfelde mit nicht sehr breitem Talgrunde und ziemlich stark geneigten Hängen haben sich, wohl hauptsächlich der Kleinverkehrsschwierigkeiten halber, die Siedlungen (Haltmerden, Heymbeke, Wesefeld) nicht gehalten. Dasselbe gilt für Hottenhausen am Eingang der Weitung von Veckerhagen. Den günstigsten Boden für Besiedlung liefern offenbar die Weitungen, die dem Verkehr höchstens in ihren mittleren Teilen, wo beide etwas eingetieft und infolgedessen sumpfig sind, Schwierigkeiten bereiten. Die Lage am Wasser, wie sie Gimte, Vaake und Hemeln zeigen (wohl auf etwas älterem Alluvium), schützt deshalb ganz gut gegen Hochwasser, außerdem jedoch auch bei dem ersteren heute noch und bei Vaake in älterer Zeit Werderbildung, Teilung des Flußlaufes. Veckerhagens Lage bietet durch den Schuttkegel des Hemelbaches, auf dem der Flecken inmitten ausgedehnter Sumpfwiesen steht, genügend Schutz. — Für die Anlage verschiedener Siedlungen sind auch hier ursprünglich Rücksichten auf den Schiffahrtsweg vorwiegend maßgebend gewesen. Gimte und Hemeln sind als altes Reichsgut bekannt (Rübel, d. Franken, S. 116), sie sind als Stützpunkte der fränkischen Eroberung, Etappenstationen, Geleitsorte, begründet. Auch Hottenhausen und vielleicht Bursfelde (oder Wesefeld?) dürften dazu zu rechnen sein, da sich, von anderm abgesehen, in beider unmittelbarer Nähe „Sundern“ finden, die, wie Rübel (a. a. O. S. 260 u. ö.) nachgewiesen hat, aus der gemeinen Mark ausgeschiedenes Königsgut sind.

Überhaupt hat die Wasserstraße hier auch auf die Entwicklung der Siedlungen so überwiegenden Einfluß gehabt, daß die Bedeutung der Landwege großenteils nur in ihren Beziehungen zum Wasserverkehr liegt. Daß der Kleinverkehr auf und an dem Wasser zu Zwecken der Fischerei ehemals ungleich ausgedehnter gewesen ist als gegenwärtig, läßt sich aus vielen Anzeichen mit Sicherheit schließen. Es ist schon oben hervorgehoben, daß die Anlage der Siedlungen an Flußteilungen jedenfalls auch die Ausnutzung derartiger, für den Fischfang sehr ergiebiger Stellen, im Auge gehabt haben dürfte. Gegenwärtig hat nur Gimte durch die Nachbarschaft der Stadt Münden günstige Absatzgelegenheit und infolgedessen einigen Nutzen, im übrigen dient die Fischerei nur eigenen Bedürfnissen. Dagegen ist ursprünglich auch Vaake, wie der Name bezeugt,[2]) eine ganz auf Fischerei begründete Siedlung; am rechten Ufer lag hier gleichfalls ein jetzt ganz verlandetes Werder. Auch das „Wehr“, das im Jahre 1562 (Münd. Kämm.-Rechn. Bl. 77′) bei Vaake

---

[1]) Landau, wüste Ortschaften, S. 15; Lotze, GStM S. 7; Erhard, regesta historiae Westfaliae, Cod. diplom. Nr. 99: ... forestim ... quae ... prope Reginhereshuson et Ufenhuson atque Biberbach (Beberbeck) et Rǒtbrechteshuson in quoddam flumen Wisera vocatum usque protenditur.

[2]) Vak, vah = Fischwehr, maceries, Arnold, Ansiedlg. u. Wanderg., S. 132; Jellinghaus, die westfäl. Ortsnamen, S. 32.

angelegt, aber von den Mündenern ihrer Schiffahrt wegen dreimal niedergeschlagen wurde, sollte jedenfalls Fischereizwecken dienen. Bei Wesefeld war gleichfalls eine maceria (que vulgo vah vocatur) quer durch den Fluß gebaut, deren Besitz dem Kloster Fulda sehr wertvoll war (Trad. et antiqu. Fuld. ed. Dronke, Cap. 74). Wenn es von Haltmerden 1554 heißt[1]): „Haldtinar (!), Wann es besafst yst," so ist daraus vielleicht ein nur zeitweiliges Bewohntsein, etwa zum Zweck der Ausbeutung der Laichzüge großer Fische, wie der Lachse, zu erschließen. Die Fischereiberechtigung des Klosters Bursfelde in Wirra flumine a vado Heimbeke usque ad locum, qui vocatur Bedersich wird öfter erwähnt (Landau, wüste Ortschaften, S. 41 f.). — Durch die Schiffszieherei diente der Kleinverkehr auf dem Lande auch dem Schiffsgroßverkehr, ehemals gleichfalls mehr als in der Gegenwart. Vermutlich rührt die ältere Entwicklung Hemelns, das als Königshof zunächst für den Schiffsverkehr begründet war, hauptsächlich von diesem Verkehr her. In neuerer Zeit hat von allen Siedlungen durch seine für den Kleinverkehr im Tale entlang günstigste Lage Vaake entschieden die auffälligste Förderung erfahren. Zu Veckerhagen steht es durch seine Nahelage beinahe im Verhältnis eines Vorortes, so daß es an dessen Industrie starken Anteil genommen hat. Dabei ist seine Entfernung von Münden auch nicht so groß, daß es sich nicht hier gleichfalls hätte beteiligen können, während dagegen für Veckerhagen und Hemeln die Entfernung schon zu groß ist Dieses letztere ist deshalb in der Gegenwart ein reines Ackerbaudorf, höchstens zieht es noch, wie auch Vaake und Veckerhagen, aus Fuhren für die Mündener und Gimter Holzindustrie und -handel einigen Nutzen. Auch die kleine, zu Hemeln gehörige Siedlung Glashütte, die ihrem Ursprung nach auf die ehemals auch hier blühende Glasindustrie zurückgeht, findet jetzt ihren Erwerb nur durch Ackerbau, eignen und für das Klostergut Bursfelde, der also nur durch die Verkehrslage ermöglicht wird. Eigenen Holzhandel hat bis jetzt nur, durch die Nähe Mündens angeregt, Gimte aufzuweisen (Lotze, GStM, S. 324), das schon längere Zeit der Mündener Spezialhafen für die werraabwärts geflößten Thüringer Hölzer ist und dann auch den Holzreichtum der Umgebung selbständig ausgenutzt hat. Es ist nicht ausgeschlossen, daß sich, wie in Hedemünden, auch in Veckerhagen ein kleiner Eigenhandel, verbunden mit Industrie, herausbilden wird, einige Ansätze dazu sind schon vorhanden, werden sich allerdings wohl nur durch eine Eisenbahn weiter entwickeln können.

Der Querverkehr bedeutete ehemals gleichfalls mehr als gegenwärtig, immerhin ist er jedoch dasjenige, was auch heute noch das größte Interesse beansprucht, da hierdurch das Tal, allerdings unter Beihilfe politischer Beweggründe, eine wenigstens etwas über den sonstigen engen Rahmen seiner Bedeutung hinausgehende Rolle gespielt hat. Die Industrie des Tales, um die es sich hierbei handelt, beruht einerseits auf dem billigen Wassertransport, andrerseits auf der mehr oder minder günstigen Verbindung der Plätze der Verfrachtung mit den Stellen der Gewinnung der Rohstoffe. Von den Glashütten, die auch hier ehemals den Holzreichtum der Talgehänge ausbeuteten, bei Altmünden, bei Bursfelde, im Niemetal,[2]) hat sich infolge der späteren Verteuerung des Brennstoffes keine bis in die neueste Zeit gehalten. Auch die Eisenhütten, die eine bei Bursfelde,[3]) die andere in Veckerhagen, sind

[1]) Falckenheiner, Geschichte hessischer Städte und Stifter, II, S. LXXII.
[2]) Lotze, GStM S. 335.
[3]) Lotze, a. a. O.

wieder eingegangen, trotzdem diese an den Plätzen der besten Verbindungen mit dem Hinterlande, dem Ausgang der größeren Nebentäler, errichtet waren, also für den Bezug des Rohstoffes, ursprünglich tertiären Eisensteins, in Veckerhagen von Hohenkirchen,[1]) bei Bursfelde vermutlich vom Bramwalde, so günstig wie möglich lagen. Die Veckerhäger Hütte hat allerdings lange bestanden, der Betrieb ist erst 1902 eingestellt, da die Gruben von Hohenkirchen eingegangen sind und anderweitiger Bezug der Rohstoffe sich bei dem Fehlen einer Eisenbahn als zu kostspielig erwiesen hat.[2]) Bestehen geblieben ist nur die Farbenfabrikation, die als einzigartiges Erzeugnis des nördlichen Hessens[3]) hauptsächlich Casseler Braun aus den Braunkohlen der Zeche Gahrenberg herstellt, und eine kleine Tonwarenindustrie, die sich genau an die Verkehrsverhältnisse anschließt: in Veckerhagen wird der (tertiäre) Ton des Ahlberges bei Mariendorf, in Vaake der des Gahrenberges verarbeitet. Wenn endlich auch der Versuch unternommen ist, durch Ausbau der Straße im Hemeltal Veckerhagen zu einem zweiten Weserhafen für ganz Hessen zu machen, so zeigt dies nur, wie mangelhaft die Verbindung des Wesertales mit dem Hinterlande selbst an der günstigsten Stelle ist. Willigerod bemerkt (Gesch. v. Münden, S. 547) mit Recht, daß Münden, auf dessen Umgehung es dabei hauptsächlich abgesehen war, schwerlich Schaden dadurch gehabt haben würde, da, von anderm abgesehen, „der hohe Berg gleich hinter Veckerhagen nicht weniger beschwerlich ist als die Lutterberger Höhe". — Daß die Straße im Hemeltale auch militärische Bedeutung gehabt hat, zeigt die frühzeitige Erbauung einer Burg in Veckerhagen von hessischer Seite (Landau, Hessen, S. 188), die nur den Zweck gehabt haben kann, den Weg in den damals großenteils schon hessischen Reinhardswald an dieser zur Verteidigung am besten geeigneten Stelle zu sichern. —

Außerordentlich charakteristisch prägen sich, obwohl im kleinsten Maßstabe, die Verkehrsverhältnisse des Wesertales in den Grundrissen der Siedlungen aus. An Werra und Fulda lassen sämtliche Siedlungen die Bedeutung der den Fluß kreuzenden Wege erkennen, Spiekershausen, Wilhelmshausen, Bonafort sind fast reine Furtsiedlungen, an der Weser fehlt diese Form in reiner Ausbildung vollständig, trotzdem doch immerhin Nebentäler, die zum Flusse hinführen, auf beiden Seiten vorhanden sind. Sämtliche Siedlungen schließen sich ihren Grundrissen nach in erster Linie der Längsrichtung an, Gimte und Vaake sind fast reine Längssiedlungen, zwei Parallelstraßen sind durch ganz kurze Querstraßen verbunden (vgl. hess. Nivk. Bl. Veckerhagen). Erst ganz neuerdings zeigt sich bei Vaake der Ansatz einer Querstraße, die über die zweite Längsstraße hinausgeht. Der stärkere Querverkehr hat bei Veckerhagen und Hemeln die Ausbildung von Straßen auch dieser Richtung im Gefolge gehabt, doch haben die Längslinien immerhin das Übergewicht, bei Veckerhagen entstehen gegenwärtig erst an der Straße nach Cassel Häuserreihen. Sehr bezeichnend hat bei Hemeln die Querentwicklung genau an der Stelle der alten Furt des Hemelbaches angesetzt, ebenso wie auch die alte (z. T. romanische!) Kirche und der Thie hinter dieser Stelle liegen. Wie sehr der Wasserverkehr hier den Landverkehr überwiegt, lehrt die Tatsache, daß in Gimte, Vaake, Hemeln die durchführende Chaussee als Dorfstraße „hinter dem Dorfe" heißt,

[1]) Landau, Hessen, S. 188.

[2]) Bericht der Handelskammer zu Kassel 1902, Tl. 2, S. 26.

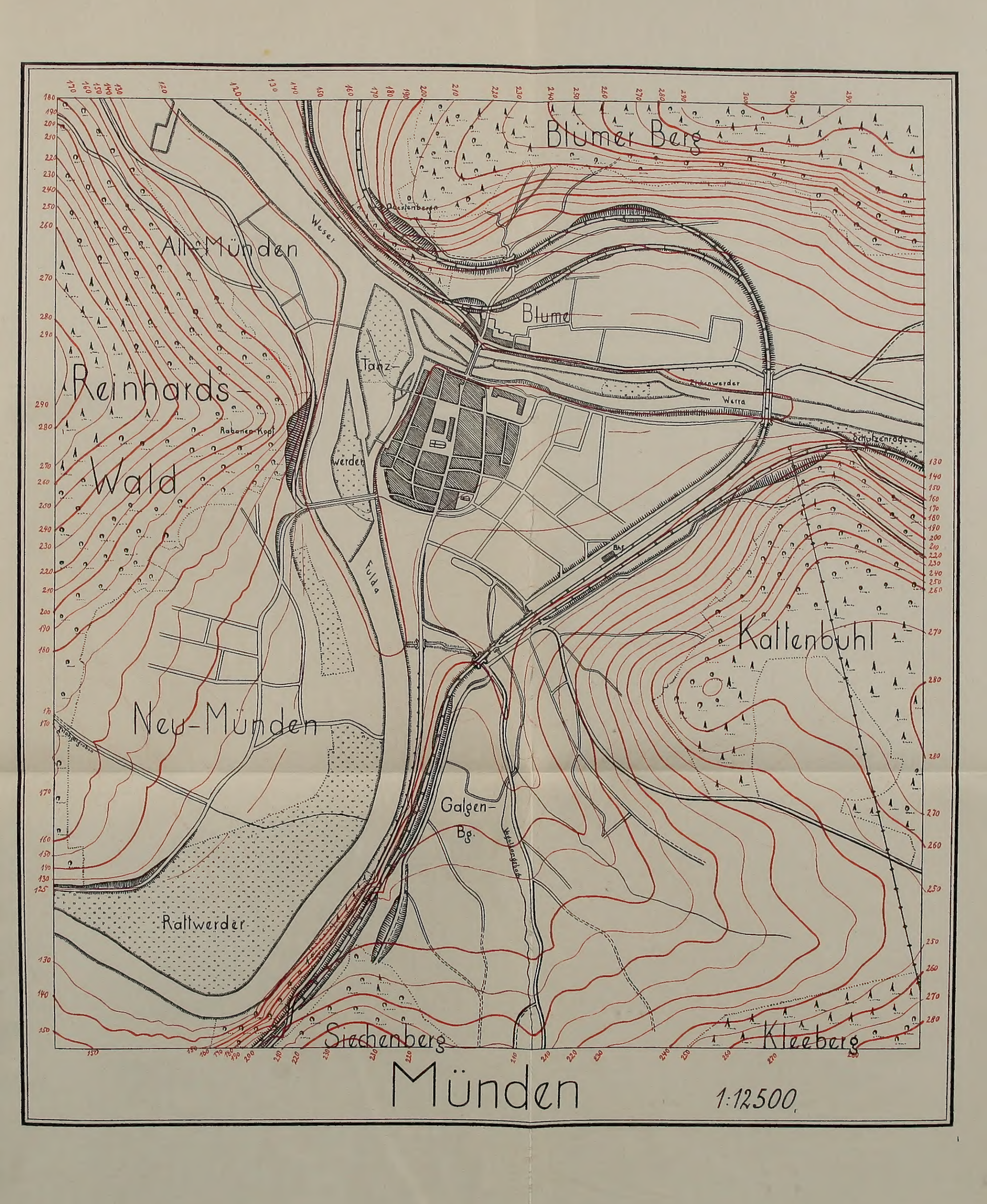
[3]) Ebenda, S. 44.

dem Wasser wenden also die Siedlungen ihr Angesicht, dem Lande den Rücken zu. — Der Grundriß von Veckerhagen, der einzigen Siedlung des Tales, die städtischem Charakter nahekommt, wenn auch ihre Bauweise meist dorfartig, d. h. offen, ist, hat noch einige Besonderheiten, die, weil von allgemeiner Bedeutung, erwähnenswert sind (Plan auf der hess. Nivk. Bl. V.). Die offene Bauweise ist die Ursache der großen Ausdehnung der Siedlung, deren Grundfläche der der Mündener Altstadt (bei ungefähr $^1/_3$ der Einwohnerzahl) mindestens gleichkommt. Für Flecken ohne Ummauerung darf wohl grundsätzlich ein größerer bebauter Raum anzusetzen sein als für Städte. Ferner ist zu bemerken, daß die Hauptlängsstraßen von Norden und von Süden nicht als eine glatt verlaufende Linie durch die Siedlung durchgehen (wie bei Münden, Hedemünden usw.), sondern jede für sich an einer besonderen Querstraße endigt, die Verbindung also durch die Querstraße hergestellt wird. Dieser Verlauf (schematisch: ⊏|) findet sich bei städtischen Siedlungen öfter (vgl. Hofgeismar; das heutige Göttingen, während in älterer Zeit die südnördliche Hauptstraße glatt durchlief; Duderstadt). Jedenfalls handelt es sich bei derartigem Verlauf immer um Siedlungen, die nicht nach vorher festgelegtem Plane gebaut sind, sondern sich, wie Dörfer, ohne Plan, an den Verkehrswegen entwickelt haben. Deshalb dürfte eine allgemein gültige Erklärung für diese Erscheinung schwerlich zu finden sein. Hervorzuheben ist nur, daß ein Grundriß durch diese Anordnung meist verwickelter wird als bei dem glatten Durchgehen der Straßen (vgl. Münden gegen Veckerhagen). —

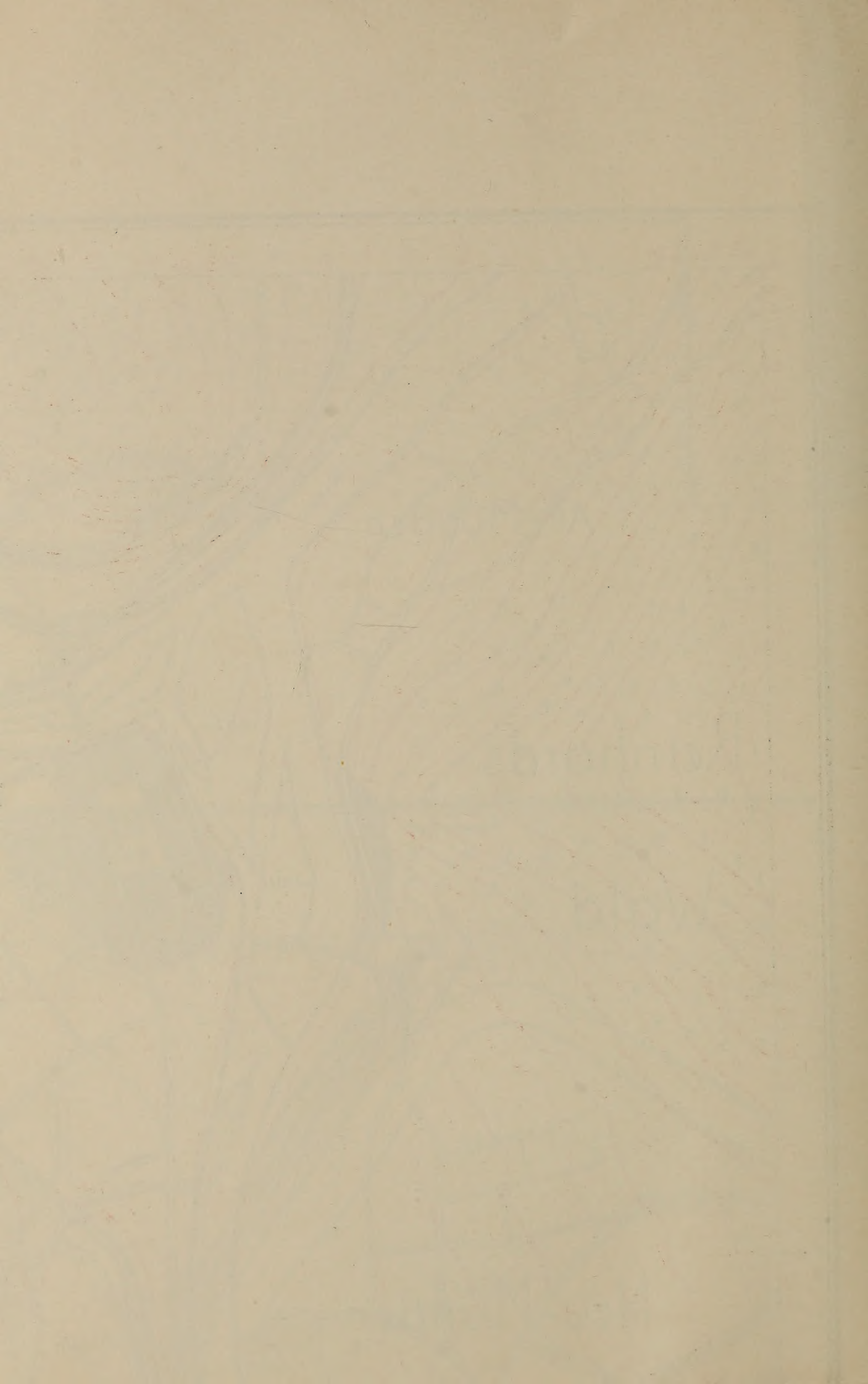
Da die neuere Zeit durch den allgemeinen Rückgang der Schiffahrt und das Fehlen einer Eisenbahn dem Wesertal seinen Verkehr zu einem großen Teile genommen hat, auch die Industrie z. T. dadurch nicht lebensfähig geblieben ist, so ist auch in den Einwohnerzahlen meist Rückgang zu verzeichnen. Allein Vaake hat sich nach beträchtlichem Niedergange wieder gehoben (1841: 810, Landau, Hessen, S. 189; 1871: 728, Wagner, Bevölkerungsdichte, S. 153; 1875: 714, Lotze, GStM., S. 337; 1895: 737, Wagner, a. a. O.; 1900: 728, 1905: 775). Ob der kleinen Zunahme, die Gimte und Hemeln nach der letzten Zählung aufweisen, weiteres Steigen folgen wird, muß abgewartet werden, jedenfalls haben beide bis 1895 abgenommen (Gimte: 1867: 317; 1871: 276; 1875: 279; 1895: 266; 1900: 275; 1905: 288. Hemeln: 1867: 759; 1871: 694; 1875: 681; 1895: 622; 1900: 594; 1905: 609). Vor allem nimmt Veckerhagen noch ständig ab: 1871: 1617; 1875: 1688; 1895: 1566; 1900: 1493; 1905: 1463.

So mißlich sich die Erwerbsverhältnisse des Tales durch den neuzeitlichen Verkehr gestaltet haben, so ist doch für die Zukunft mit Sicherheit Besserung zu erwarten. Die Schiffahrt wird jedenfalls durch die Mündener Anschlußbahn stärker belebt werden und vielleicht wird doch über kurz oder lang auch eine Bahn im Tale selbst dazu kommen. Auch muß man sagen, daß das Tal eine Hülfsquelle, aus der gegenwärtig vielfach geschöpft wird, den Fremdenverkehr, noch nicht entfernt so ausnutzt, wie man es bei den dafür außergewöhnlich günstigen örtlichen Verhältnissen erwarten sollte. Gerade das Fehlen modernen Großverkehrs wäre hierfür ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Druck von Wilh. Riemschneider, Hannover.



Blümer Berg
Alt-Münden
Weser
Blume
Tanz-
werder
Reinhards-
Wald
Rabanen-Kopf
Werra
Fulda
Bhf.
Kattenbühl
Neu-Münden
Galgen-
Bg.
Rattwerder
Siechenberg
Kleeberg
Münden
1:12500



Lebenslauf.

Ich, Christoph Bernhard Uhl bin geboren am 8. November 1866 zu Münden (Prov. Hannover) als Sohn des Fabrikanten Adolf Uhl und seiner Frau Emilie, geb. Wüstenfeld. Ich bin lutherischer Konfession. Ich habe von Ostern 1873 bis Ostern 1882 das Progymnasium meiner Vaterstadt, 1882—1884 die Prima des Gymnasiums zu Göttingen besucht und hier das Reifezeugnis erworben. Von 1884—1890 studierte ich in Göttingen klassische Philologie und Germanistik, 1890—1891 hielt ich mich in Münden auf. Oktober 1891—1892 genügte ich meiner Militärdienstpflicht in Hannover. Nach abermaligem Aufenthalt in Münden ging ich im Herbst 1894 nach München, um Geographie, Geologie und Geschichte zu studieren, von München Herbst 1895 zur Fortsetzung dieser Studien nach Halle. Im Herbst 1897 kehrte ich nach Münden zurück, wo ich mich seitdem mit heimatkundlichen und geschichtlichen Arbeiten über Münden beschäftigt habe. 1900 veröffentlichte ich in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen eine größere Abhandlung: Die Befestigung der Werra/Weser-Linie im früheren Mittelalter.

Vorlesungen habe ich gehört in Göttingen bei den Herren Dozenten: Baumann, Bechtel, Dilthey, Goedeke †, Heyne †, Kielhorn, W. Meyer, G. E. Müller, Rhenisch, Roethe, Sauppe †, Schmarsow, Edw. Schröder, von Wilamowitz-Moellendorff; in München: Fester, Grauert, Günther, Heigel, Oberhummer, v. Zittel †; in Halle: Bremer, v. Fritsch †, Kirchhoff †, Schenck, Ule, Wangerin. An ihren Seminarien und Übungen gestatteten mir teilzunehmen die Herren: Dilthey, Heyne, Kielhorn, W. Meyer, G. E. Müller, Roethe, Sauppe, von Wilamowitz; Grauert, Oberhummer; Brückner, v. Fritsch, Kirchhoff, Schenk, Ule.

Ihrer aller, insbesondere Herrn Geh. Regierungsrates Professors Dr. A. Kirchhoff, (vor kurzem in Mockau †), werde ich stets, in dem Bewußtsein, wie viel ich ihnen zu verdanken habe, in dankbarer Verehrung gedenken.